

平成 27 年度
地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務
報告書

平成 28 年 3 月
和歌山市

目次

調査の趣旨	3
1 都市機能及び特性	4
1-1 人口と高齢化率	4
(1) 和歌山市の人口・世帯数	4
(2) 公共交通不便地域の分布状況	7
1-2 和歌山市の人の動き	13
1-3 主要施設の分布状況	15
(1) 医療機関の分布状況	15
(2) 大規模小売店舗の分布状況	16
(3) 主な公共施設の分布状況	16
(4) 主な観光地の分布状況	16
(5) 事業所と従業者の分布状況	18
2 交通の状況	19
2-1 公共交通網と道路網の状況	19
(1) 本市の公共交通網	19
(2) 本市の道路網	15
2-2 道路交通量と自動車保有の状況	22
(1) 道路交通量の状況	22
(2) 自動車保有の状況	23
2-3 公共交通の状況	24
(1) 公共交通の利用実態	24
(2) 鉄道のサービスレベルの状況	27
(3) バスのサービスレベルの状況	28
①バス路線と沿線の人口および主要施設	28
②設備向上の優先度が高いバス停	59
2-4 サイクルアンドバスライド用駐輪場の設置可能性	63
2-5 交通手段分担率の状況	69
3 公共交通機関に関する市民意識調査	72
3-1 市民意識調査の概要	72
(1) 市民意識調査の目的	72
(2) 調査の概要	72
(3) 調査の精度	72
(4) アンケート調査票	73
3-2 回答者の属性	78
(1) 性別	78

(2) 年齢構成と居住地域構成	78
(3) 職業	79
(4) 免許保有状況	79
3-3 市民の普段の移動実態	80
(1) 買物先	80
(2) 通院先	81
(3) 通勤・通学先	82
3-4 和歌山市内の鉄道に対する市民の評価	83
3-5 最寄りバス停の認知状況	85
3-6 市内における路線バスの利用実態と改善方向	86
(1) 路線バスの利用頻度	86
(2) 路線バスの利用目的	87
(3) 和歌山市民の路線バス流動	88
(4) 最低限必要だと考えるサービス	89
(5) 路線バスを利用しない理由	93
(6) 改善された場合の利用意向	96
(7) 改善されてもバスを利用しない理由	96
(8) バスサービスの諸要因の重要度に関するコンジョイント分析	101
(9) 市内公共交通の総合的な満足度	103
(10) 和歌山市で今後取り組むべき改善策	105
4 調査結果のまとめ（現状課題の整理）	119
5 改善策の検討	125
5-1 自家用車に頼りすぎない持続可能なまちづくりの推進	125
5-2 誰もが お出かけしやすい交通体系の実現	126
(1) 公共交通不便地域の効率的な解消	126
(2) バス停の高品質化	126
(3) 若年層や子育てに配慮した交通体系	126
5-3 効率的で利便性の高い公共交通体系の実現	127
(1) 公共交通に関する満足度の向上	127
(2) 和歌山市中心部に関連する公共交通ネットワークへの集中的投資	127
5-4 観光資源を回遊しやすい交通体系の実現	128
5-5 和歌山市地域公共交通網形成計画の策定	138
参考資料 バス停の駐輪場設置可能性	140

調査の趣旨

公共交通は、人と環境に優しい移動手段であるが、少子高齢化とモータリゼーションの進展の中で衰退傾向にある。そのような公共交通を効率的に維持・改善することで、まちづくりや観光、雇用といった経済面や、地球環境の保全、健康や福祉、教育といった社会面に至るまで、幅広い分野に好影響が及ぶものと考えられる。

そのような中で、わが国では平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が施行され、そのもとで地方公共団体が中心となって、同法の理念に則りつつ、まちづくりと連携した交通のマスタープランである「地域公共交通網形成計画」を策定し、国の支援制度を活用しながら総合的・計画的に交通施策を展開できる仕組みができた。

このような認識と状況のもとで、この調査は、近い将来の「和歌山市地域公共交通網形成計画（仮称）」の策定を視野に、市の都市機能と交通の状況や、公共交通機関に関する市民意識を明らかにするために実施したものである。

本報告書における地域区分

本報告書では、「和歌山市都市計画マスタープラン」（H24.3 改訂）の地域割りにもとづいて、地域を区分している。

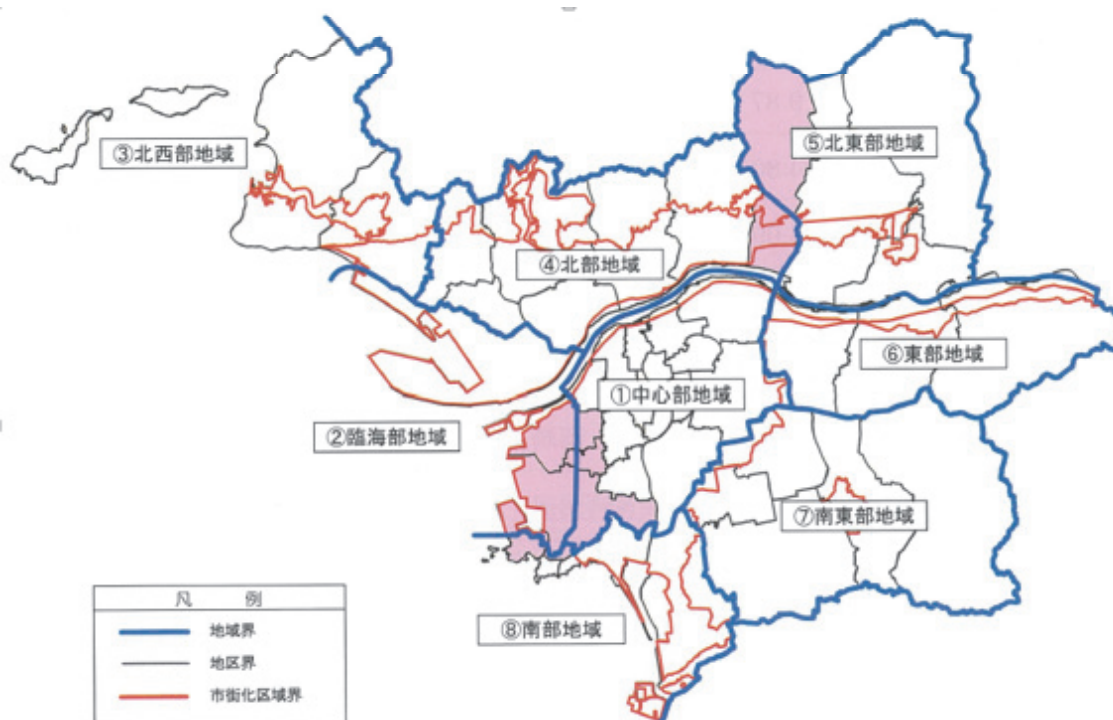


図 A. 「和歌山市都市計画マスタープラン」（H24.3 改訂）の地域割り

1 都市機能及び特性

1-1 人口と高齢化率

(1) 和歌山市の人口・世帯数

人口は、1982年をピークとして減少傾向にあり、2015年には約36.2万人である。

世帯数は、現在も増加傾向にあり、2015年現在で約15.7万世帯となっている。

高齢化率は年々増加傾向にあり、1995年に約15%、2000年に約18%であったものが、2005年には約21%、2010年には約25.4%となった。

次々ページの図は、2014年の人口と高齢化率を2分の1地域メッシュ別に見たものである。

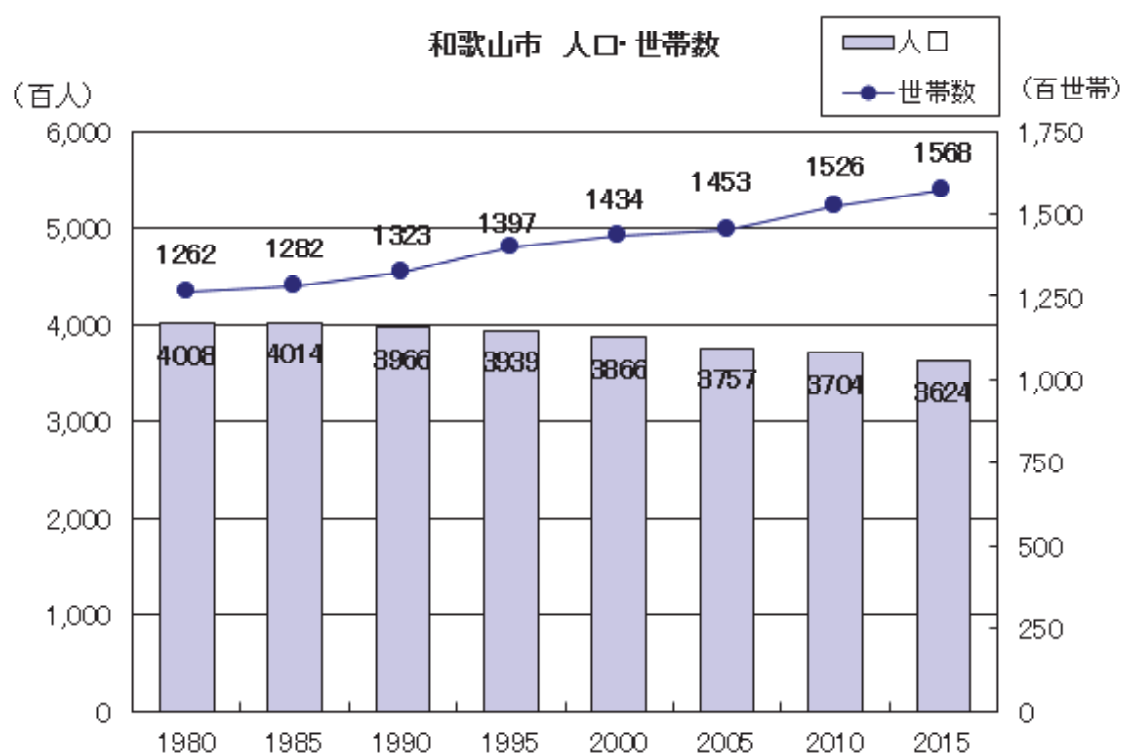


図 1.1.1a 和歌山市の人口と世帯数の推移

注：各年10月1日現在

出典：国勢調査結果より作成

2015年は国勢調査基準人口世帯数による

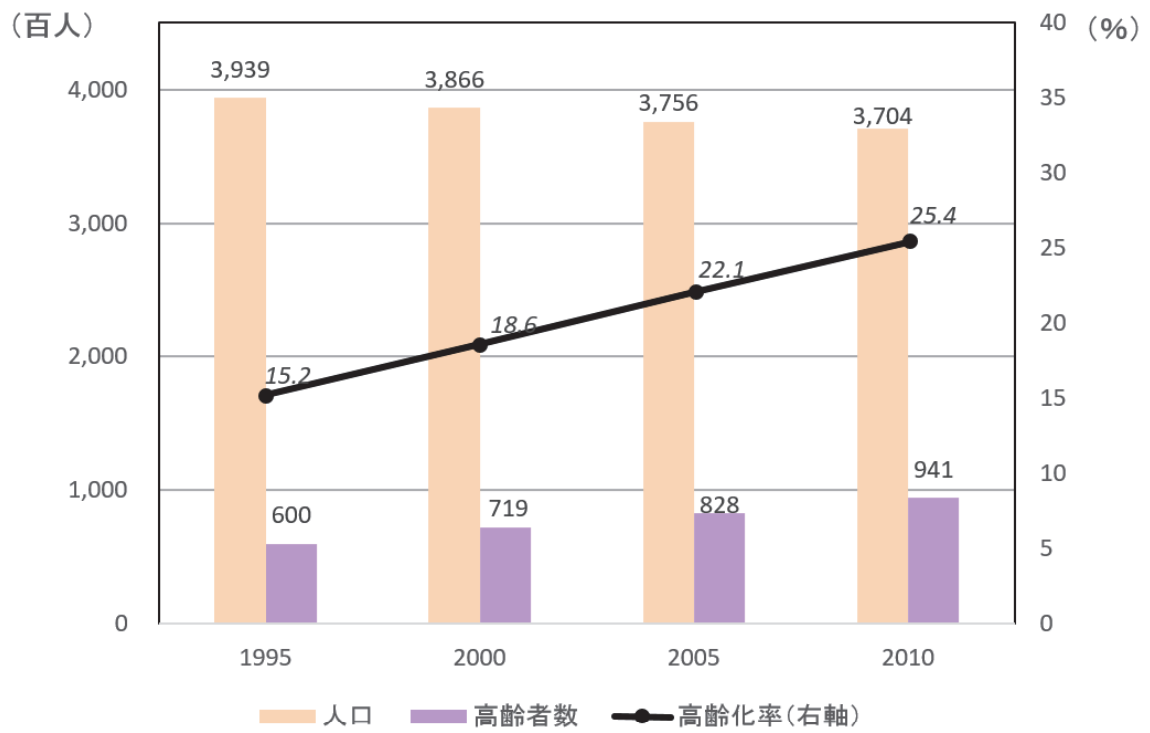


図 1.1.1b 和歌山市の人口、高齢者数と高齢化率の推移

注：各年 10 月 1 日現在

出典：国勢調査結果より作成

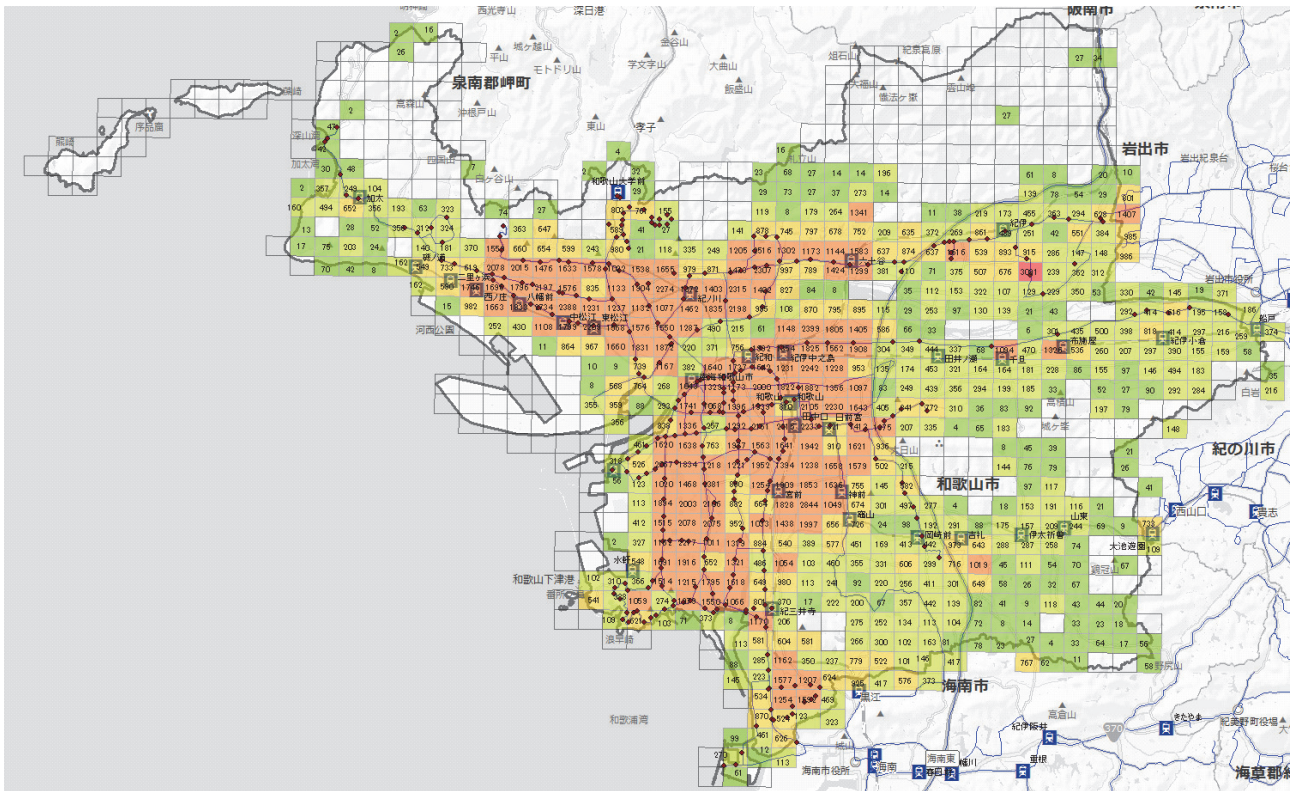


図 1.1.2 和歌山市の2分の1地域メッシュ別人口

出典：日本統計センター「2014年推計年齢階級別人口付き人口・世帯数データ」（住民基本台帳ベースをベースとした人口・世帯数のメッシュデータ）より作成

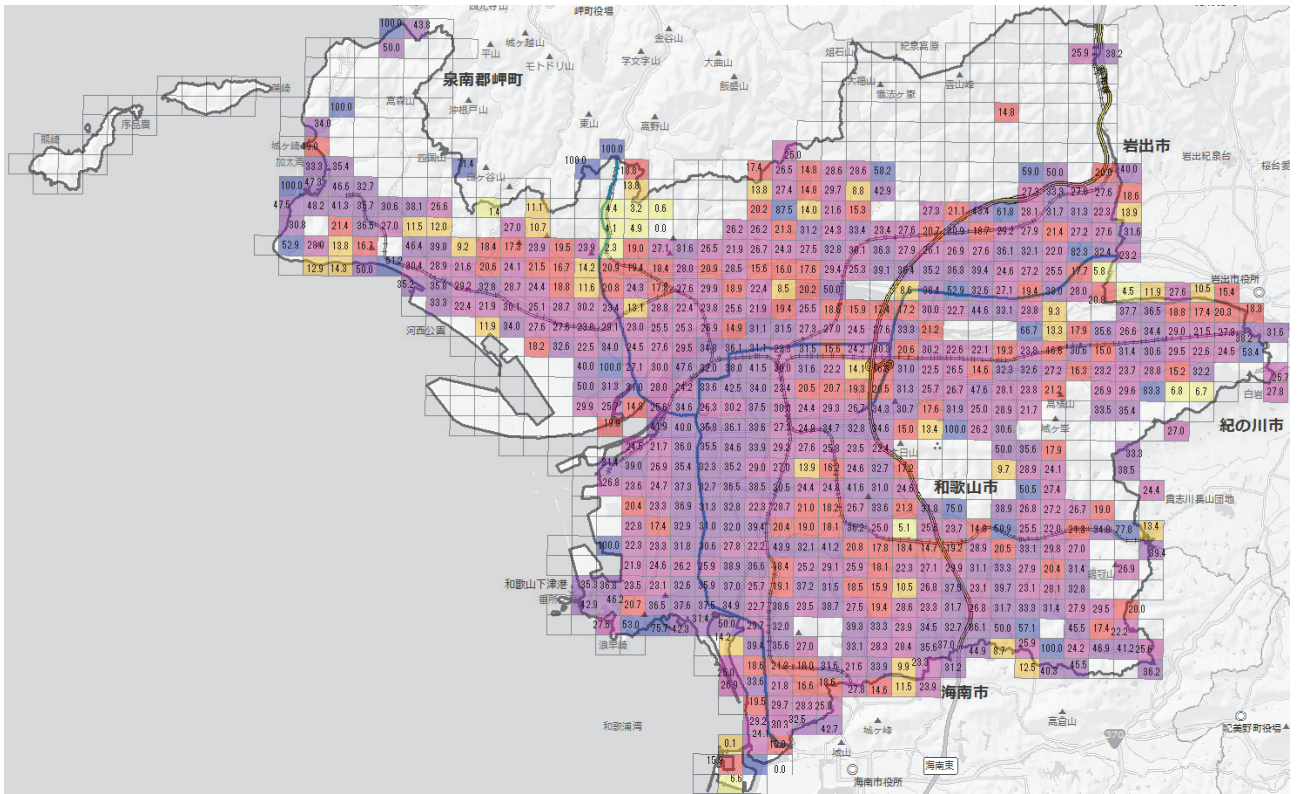


図 1.1.3 和歌山市の2分の1地域メッシュ別高齢化率

出典：日本統計センター「2014年推計年齢階級別人口付き人口・世帯数データ」（住民基本台帳ベースをベースとした人口・世帯数のメッシュデータ）より作成

(2) 公共交通不便地域の分布状況

2015年現在の公共交通不便地域の分布状況は次の通りである。鉄道駅の新設、地域バスの運行、隣接市町との連携等を含めた多面的な対策の検討が必要である。

次ページ以降に、各地域ごとの公共交通不便地域の分布状況を示す。

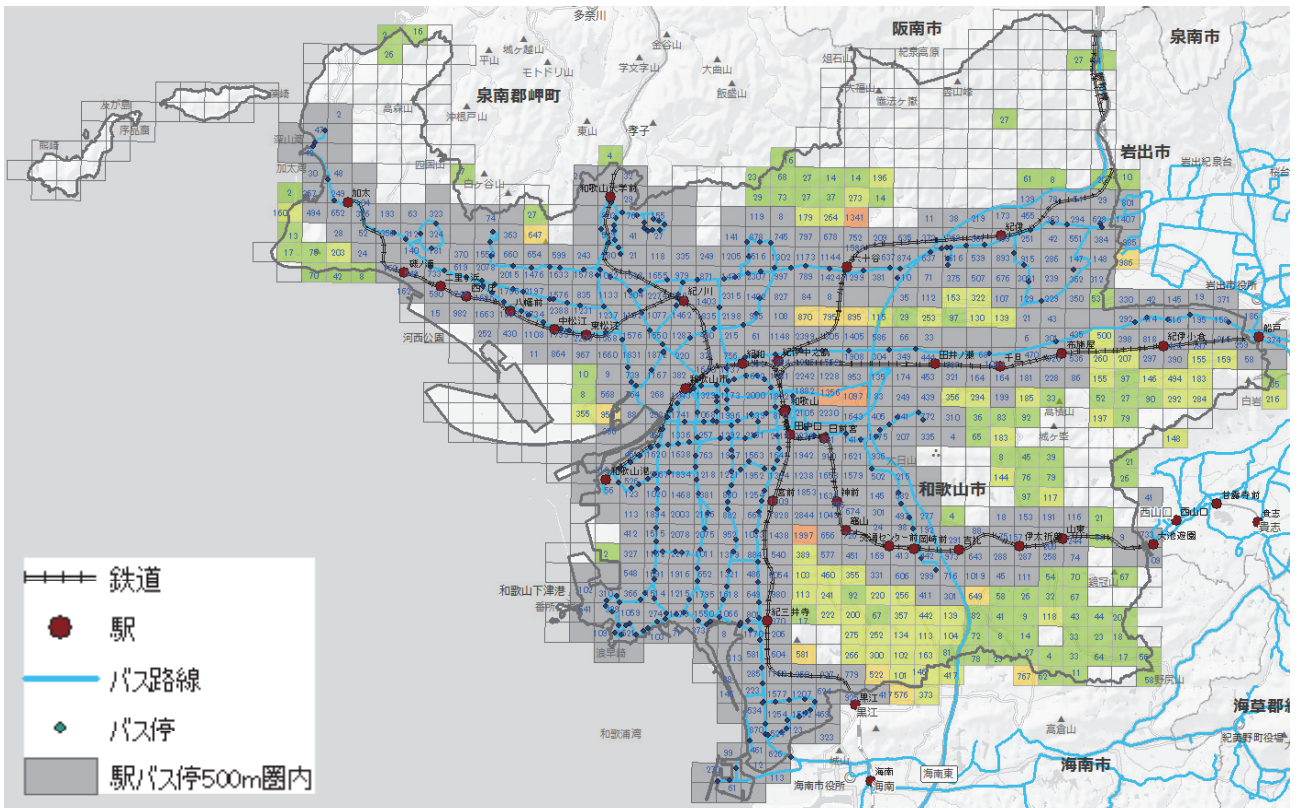


図 1.1.4a 公共交通不便地域の分布状況

注 1：色つきのメッシュが公共交通不便地域（駅・バス停からおおむね 500m 圏外の地域）であり、2014年現在の人口は約 31,000 人、高齢者人口は約 7700 人と推定される

注 2：メッシュ内の数値は 2014 年の人口である

出典：日本統計センター「2014年推計年齢階級別人口付き人口・世帯数データ」（住民基本台帳ベースをベースとした人口・世帯数のメッシュデータ）より作成

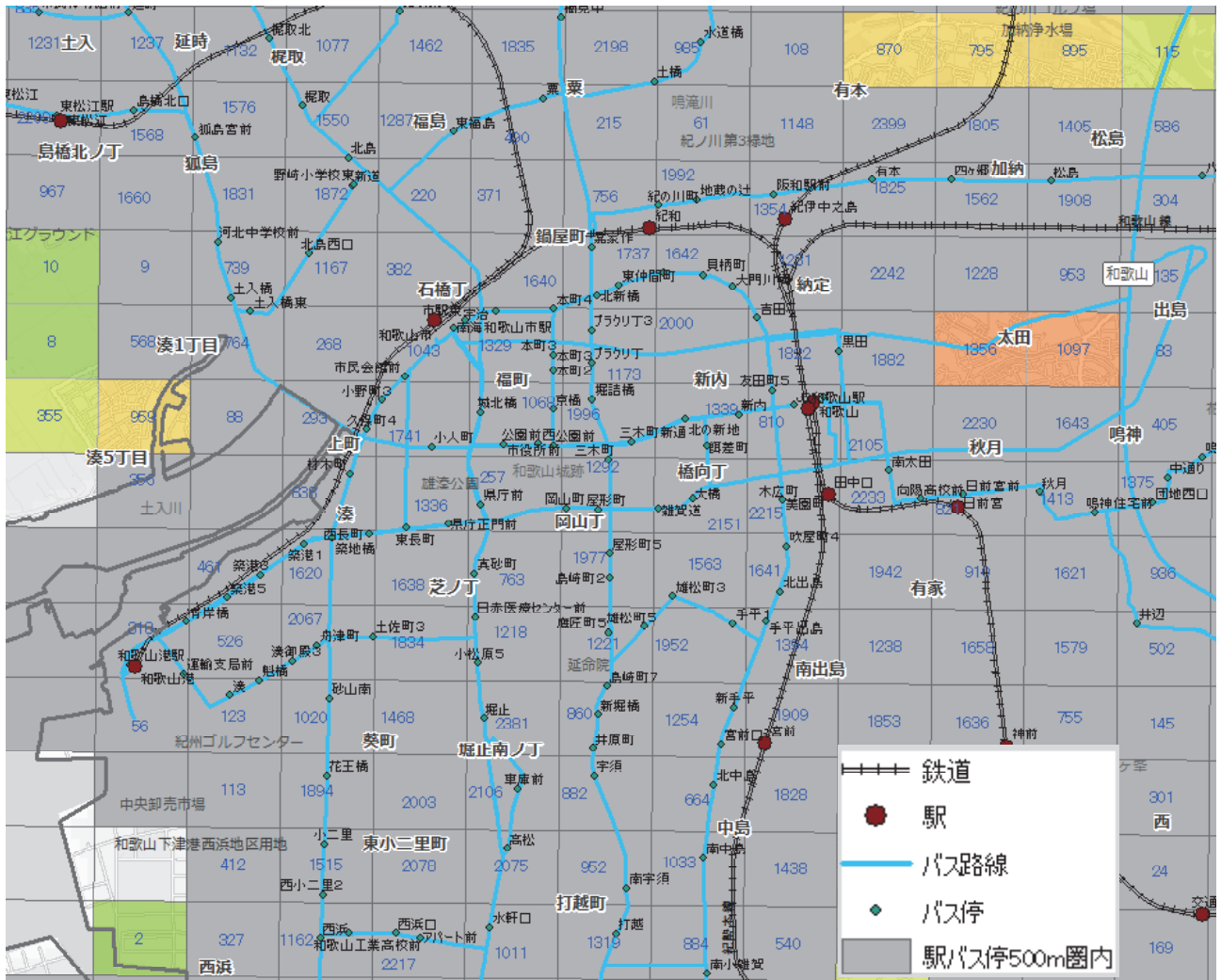


図 1.1.4b 和歌山市中心部・臨海部付近における公共交通不便地域の分布状況

注 1：太田地区を通過するバス路線は高速バス路線であり、同地区内にバス停はない。

松島地区を南北方向に通過するバス路線も同様である。

注 2：メッシュ内の数値は 2014 年の人口である。

中心部では太田地区に人口約 2500 人の公共交通不便地域があり、有本地区、加納地区にも約 2500 人の公共交通不便地域がある。

臨海部では湊 5 丁目、湊 4 丁目付近に人口約 1300 人の公共交通不便地域がある。

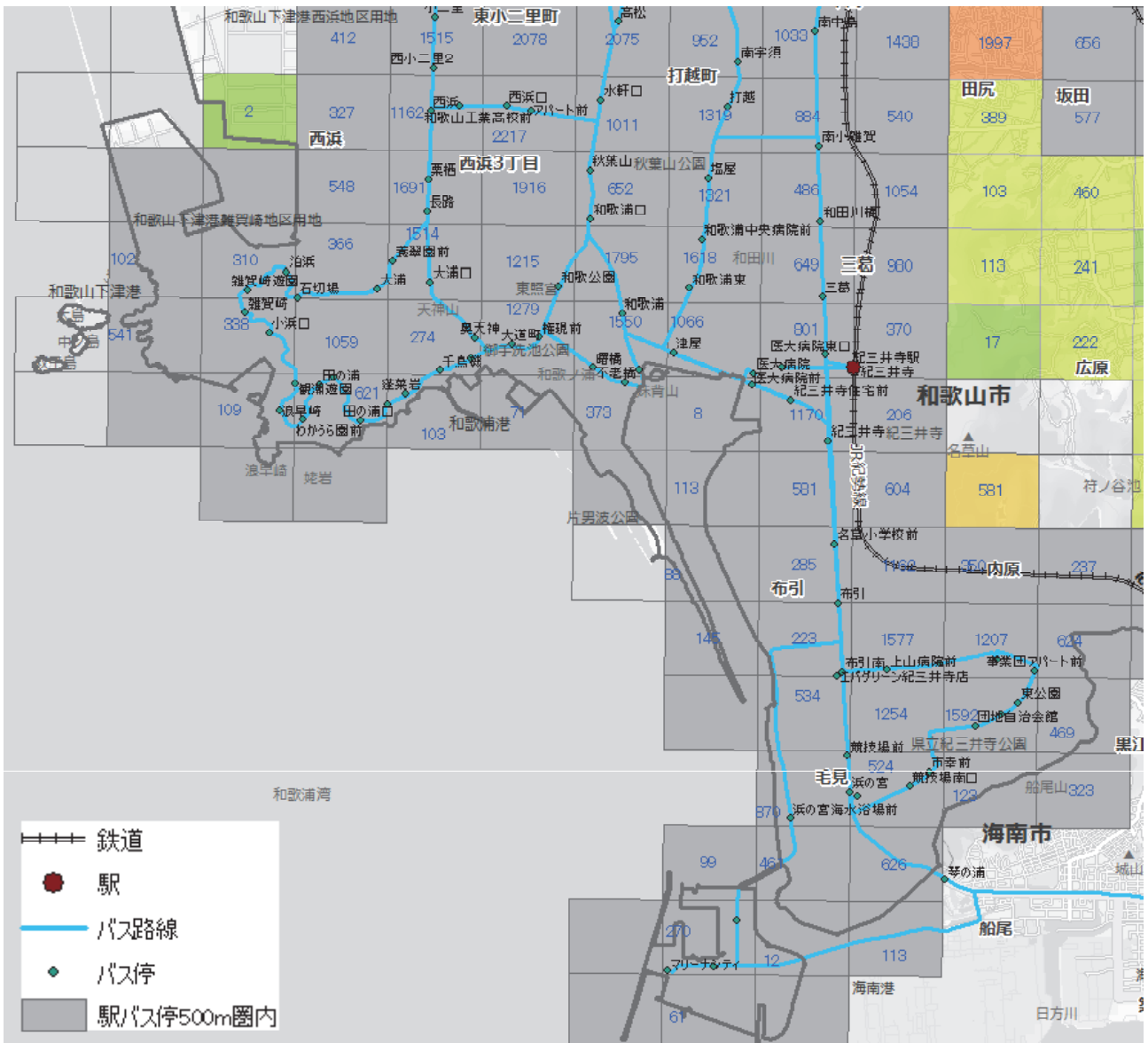


図 1.1.4c 和歌山市南部付近における公共交通不便地域の分布状況
 注：メッシュ内の数値は 2014 年の人口である。

南部では、紀勢本線の東側にある田尻地区に人口約 2400 人の公共交通不便地域があり、紀三井寺地区・内原地区にも人口約 600 人の公共交通不便地域がある。

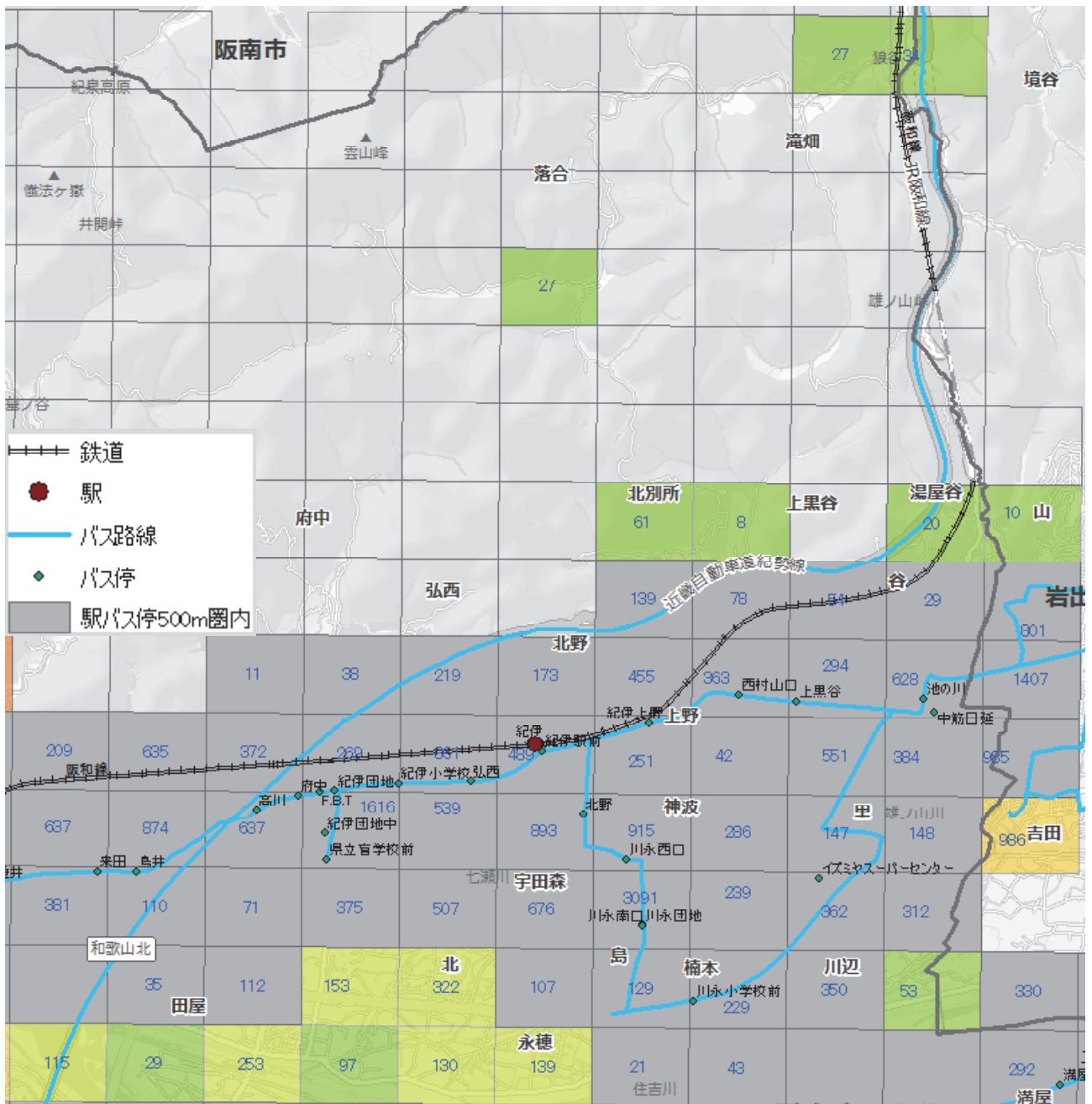


図 1.1.4d 和歌山市北東部付近における公共交通不便地域の分布状況

注：メッシュ内の数値は 2014 年の人口である。

北東部では、田屋地区、北地区付近に人口約 1200 人の公共交通不便地域があるほか、滝畑地区、落合地区、北別所地区、湯屋谷地区、川辺地区にもそれぞれ人口数十人規模の公共交通不便地域がある。

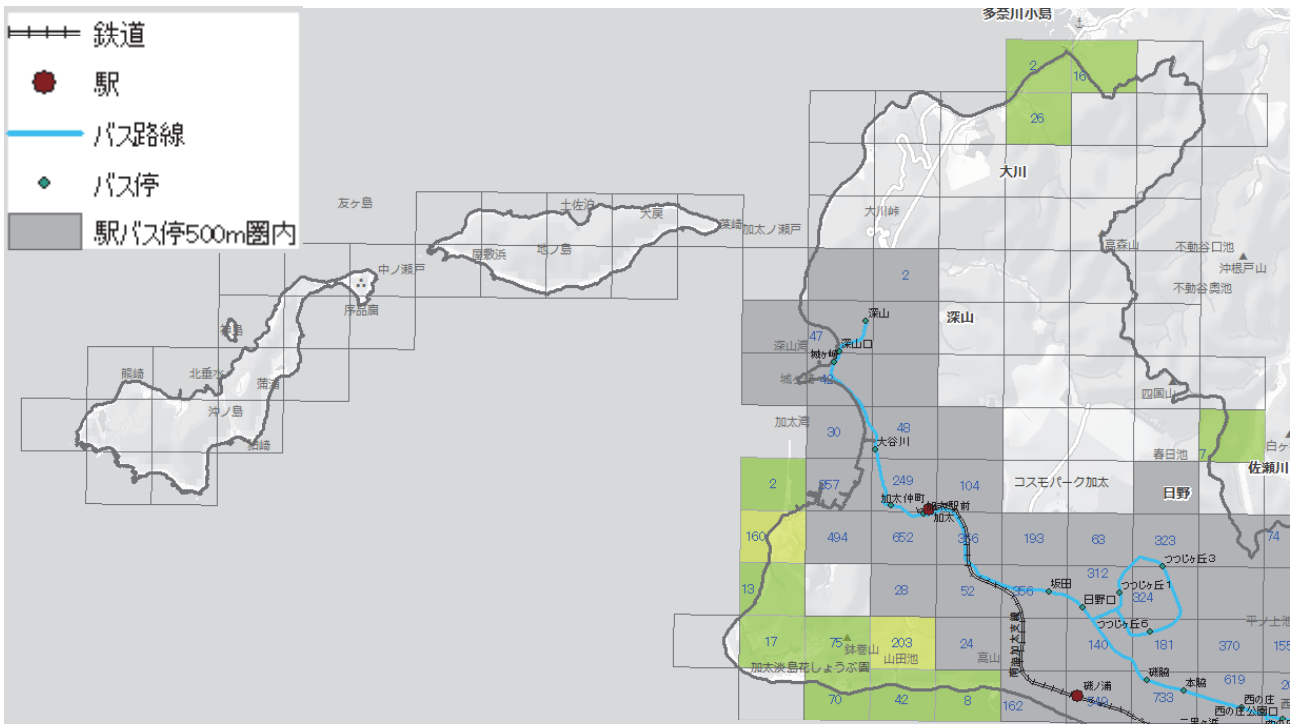


図 1.1.4e 和歌山市北西部付近における公共交通不便地域の分布状況
注：メッシュ内の数値は 2014 年の人口である。

北西部では、大川地区に人口数十人規模の公共交通不便地域がある（ただし大阪府岬町のコミュニティバスが府県境まで来ている）。また、加太地区の田倉崎周辺に人口約 600 人の公共交通不便地域がある。

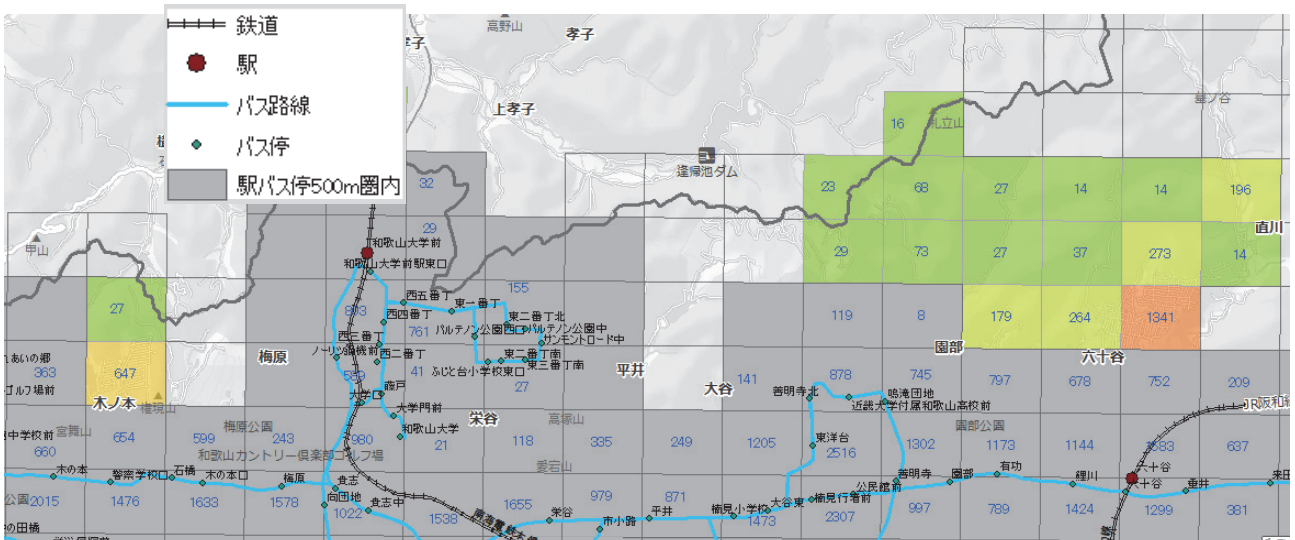


図 1.1.4f 和歌山市北部における公共交通不便地域の分布状況
注：メッシュ内の数値は 2014 年の人口である。

北部では、木本地区に人口約 700 人の公共交通不便地域がある。また、園部地区、六十谷地区、直川地区の丘陵部には広大な公共交通不便地域があり、その人口は約 2500 人である。

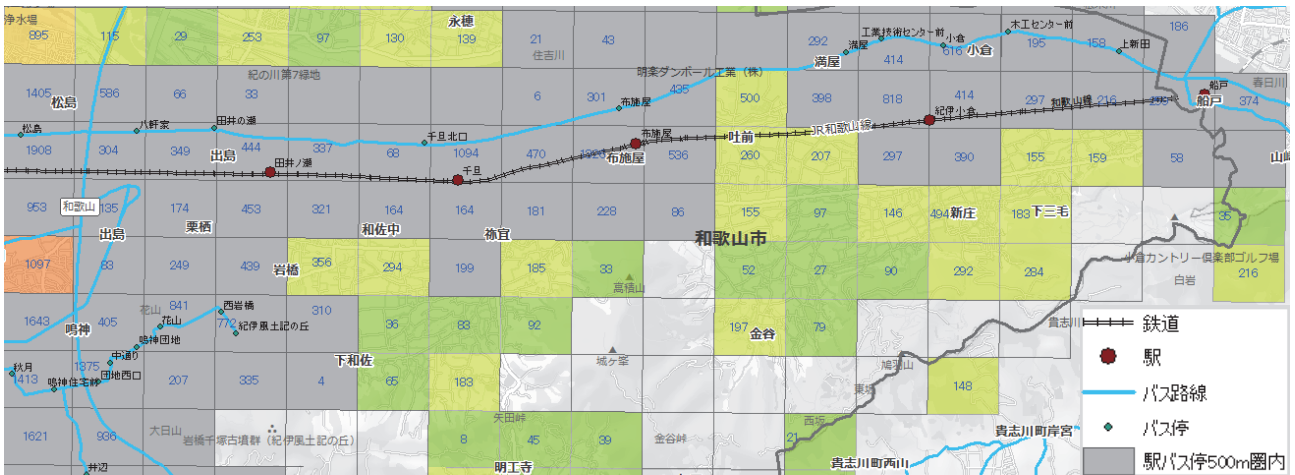


図 1.1.4g 和歌山市東部付近における公共交通不便地域の分布状況
 注：メッシュ内の数値は 2014 年の人口である。

東部では、JR 和歌山線の南側を中心とする広大な公共交通不便地域があり、その人口は約 4700 人である。

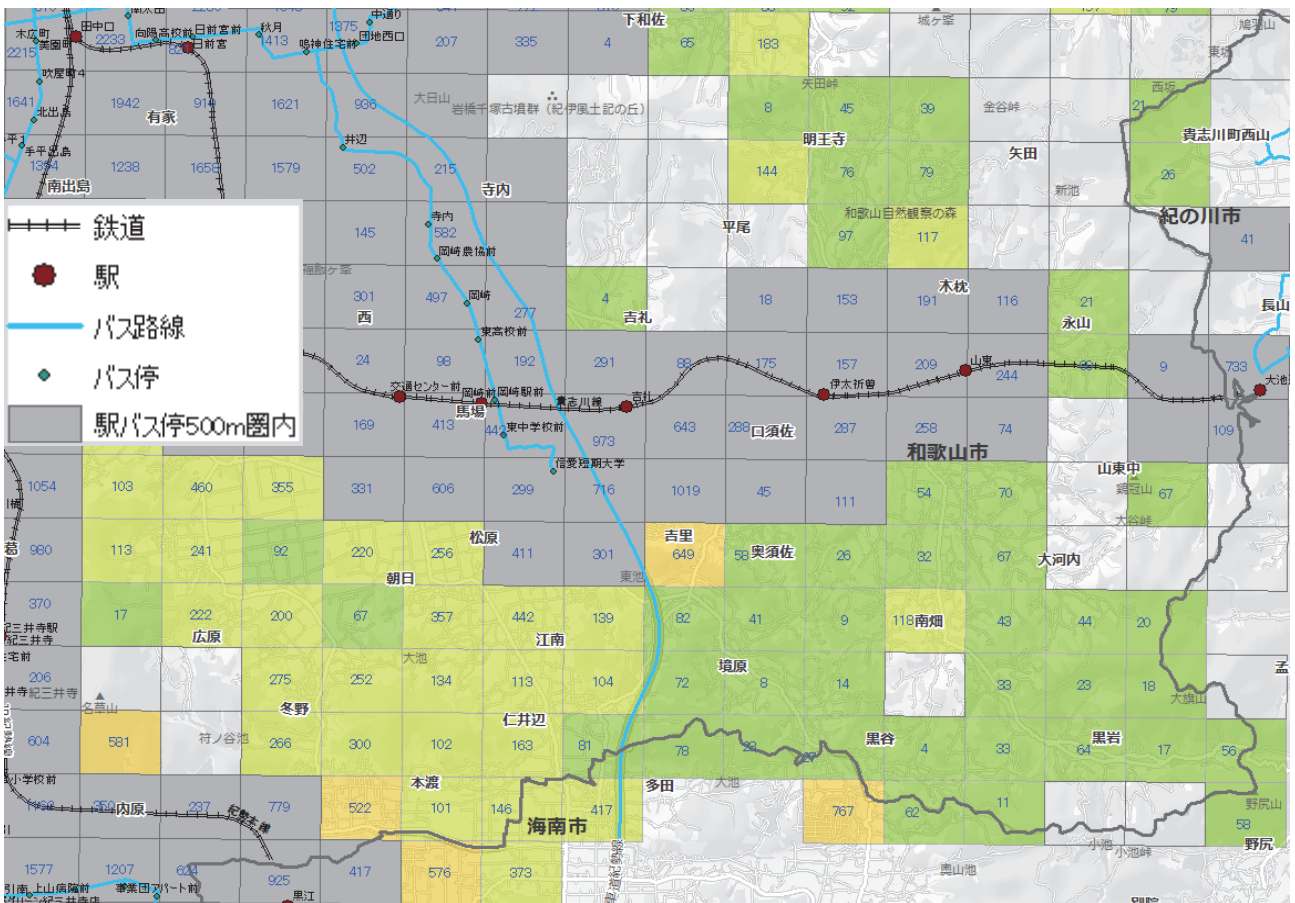


図 1.1.4h 和歌山市南東部付近における公共交通不便地域の分布状況
 注：メッシュ内の数値は 2014 年の人口である。

南東部では、和歌山電鐵貴志川線の南側の広原地区、冬野地区等や、北側の明王寺地区等に極めて広大な公共交通不便地域があり、その人口は約 9000 人に上る。

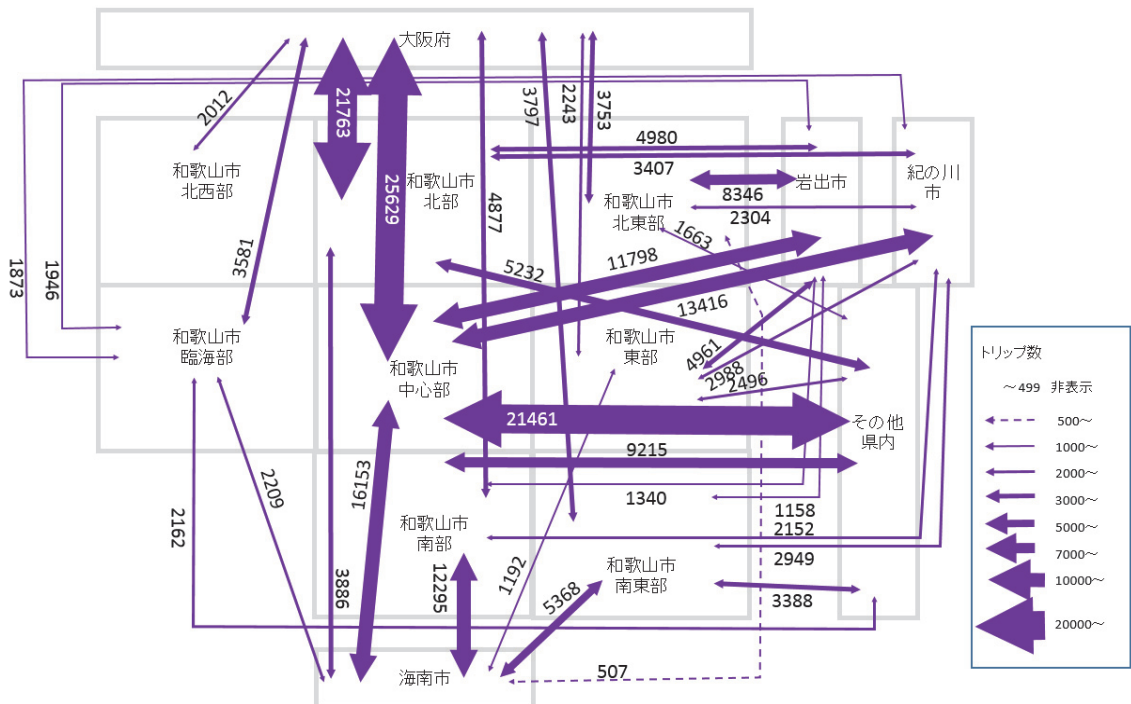


図 1.2.2 市内各地域と市外との流動 (全目的、平日。単位: トリップ)

出典: 第 5 回 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査マスターデータより作成

1-3 主要施設の分布状況

(1) 医療機関の分布状況

主要な病院やその他の医療機関は、中心部から南部にかけて密集している（図 1.3.1、図 1.3.2）。中心部には、市内の 20 床以上の病院（計 43 施設）のうち 29 施設（67.4 %）、20 床未満の医院等（計 675 施設）のうち 375 施設（55.6 %）が集中する。一方、北部から北東部にかけても医療機関が東西方向に帯状に連なり、東部にも分散して立地している。

20 床以上の病院のうち、バス停または鉄道駅から約 500m 以内の施設は 42 であり、全 43 施設中の約 98 %となっている。

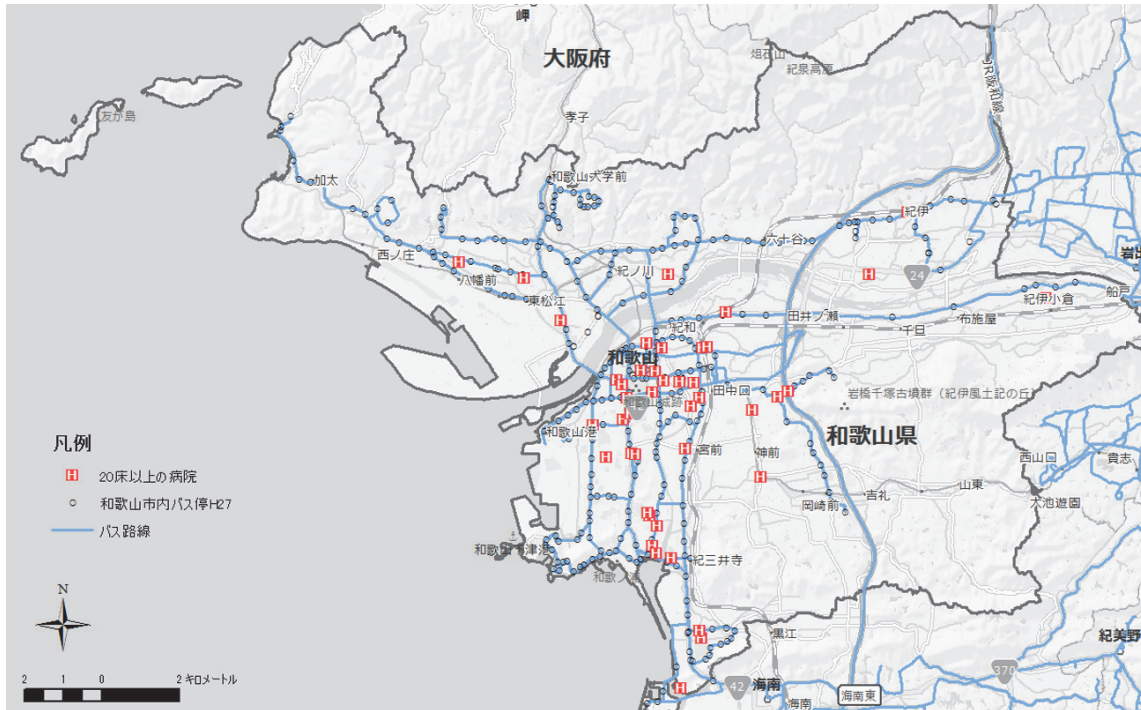


図 1.3.1 和歌山市における 20 床以上の病院の分布状況

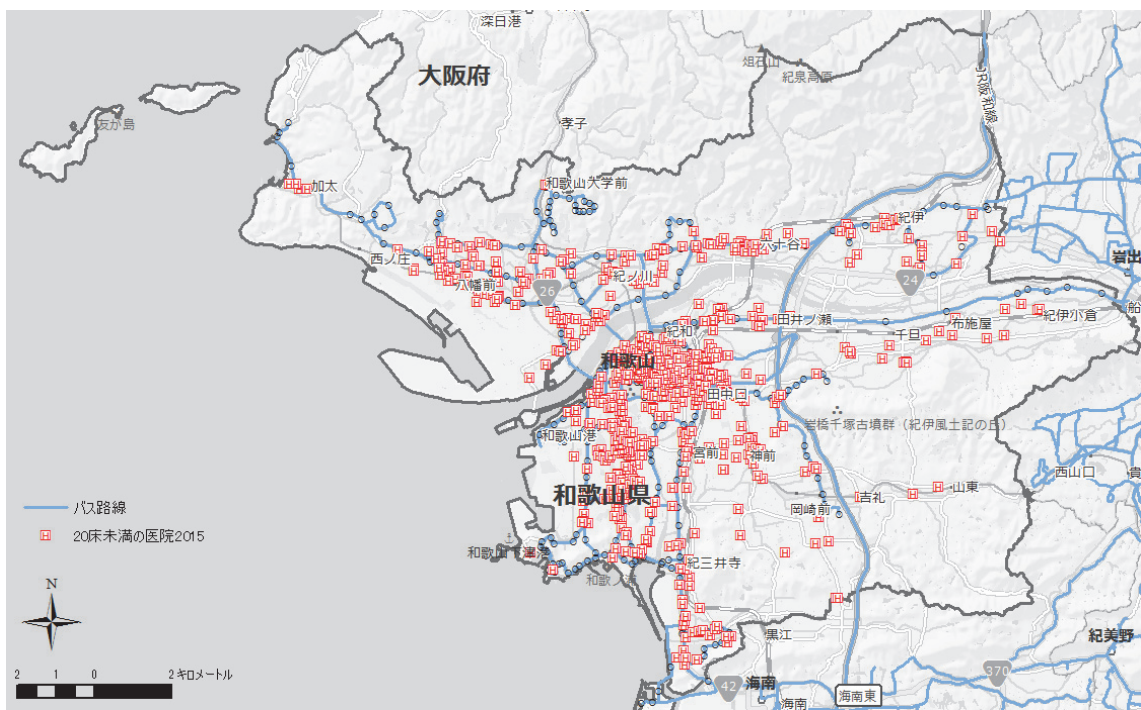


図 1.3.2 和歌山市における 20 床未満の医院等の分布状況

出典：esri ジャパン「ArcGIS データコレクション スタンダードパック 2015」（元データは国土交通省「国土数値情報」）をもとにタウンページで最新情報に更新して描画

(2) 大規模小売店舗の分布状況



図 1.3.3 和歌山市の大規模小売店舗

出典：東洋経済「全国大型小売店総覧 2016年版」をもとに描画

図 1.3.3 は、和歌山市の大規模小売店舗の立地状況を示したものである。大規模小売店舗は、中心部 28 店舗、東部に 0 店舗、南東部に 2 店舗、南部に 5 店舗、北西部に 2 店舗、北東部に 5 店舗、北部に 18 店舗、臨海部に 4 店舗立地しており、中心部や北部の集積度が高い。

バス停または鉄道駅から約 500m 以内に立地する大規模小売店舗は 61 店舗であり、全 64 店舗中の約 95 %となっている。

(3) 主な公共施設の分布状況

次に、和歌山市の主な公共施設の立地状況は図 1.3.4 に示すとおりである。

主な公共施設 58 施設中、バス停または鉄道駅から約 500m 以内に立地するのは 53 施設（約 91 %）である。

(4) 主な観光地の分布状況

次に、和歌山市の主な観光地の分布状況は図 1.3.5 に示すとおりである。

主な観光地 38 地点中、バス停または鉄道駅から約 500m 以内に立地するのは 28 地点（約 74 %）である。

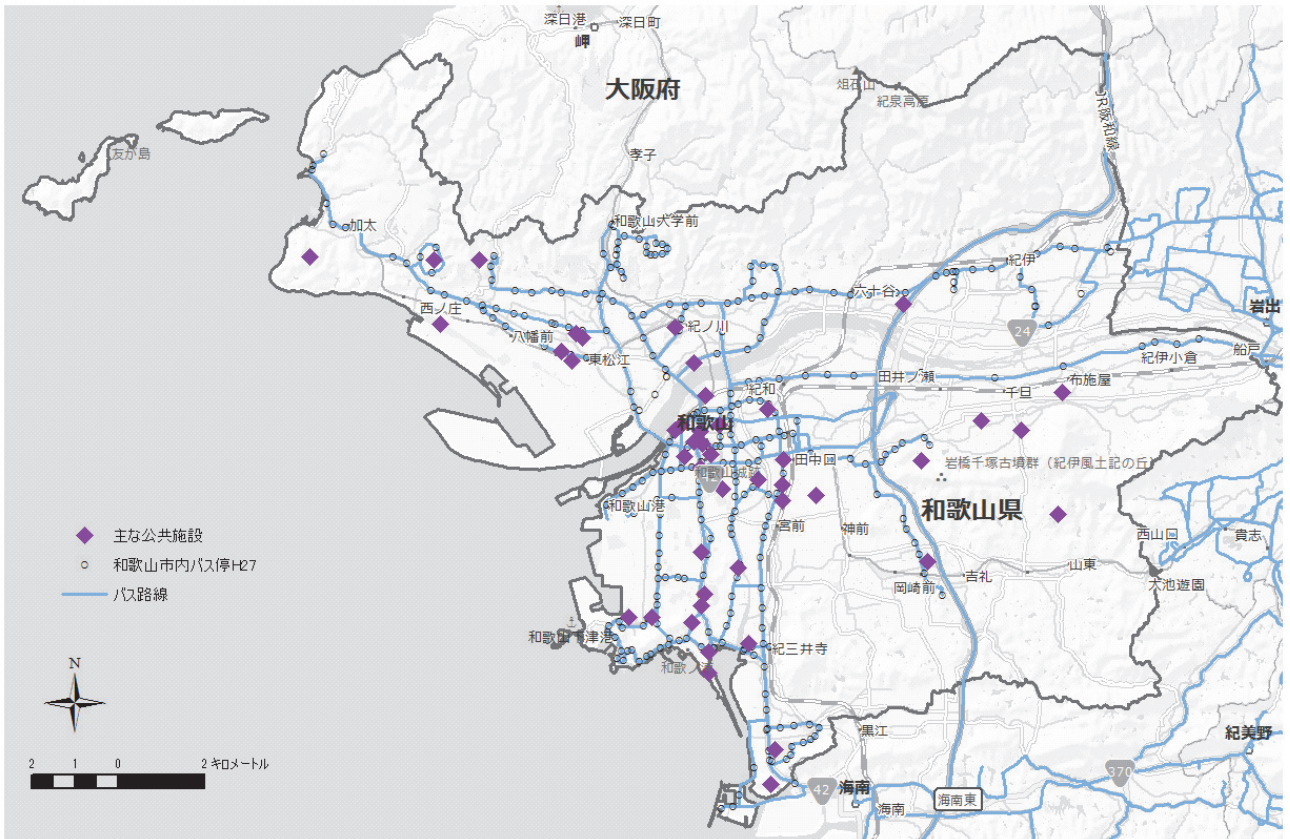


図 1.3.4 主な公共施設の分布状況
 出典：和歌山市提供の公共施設リストをもとに描画

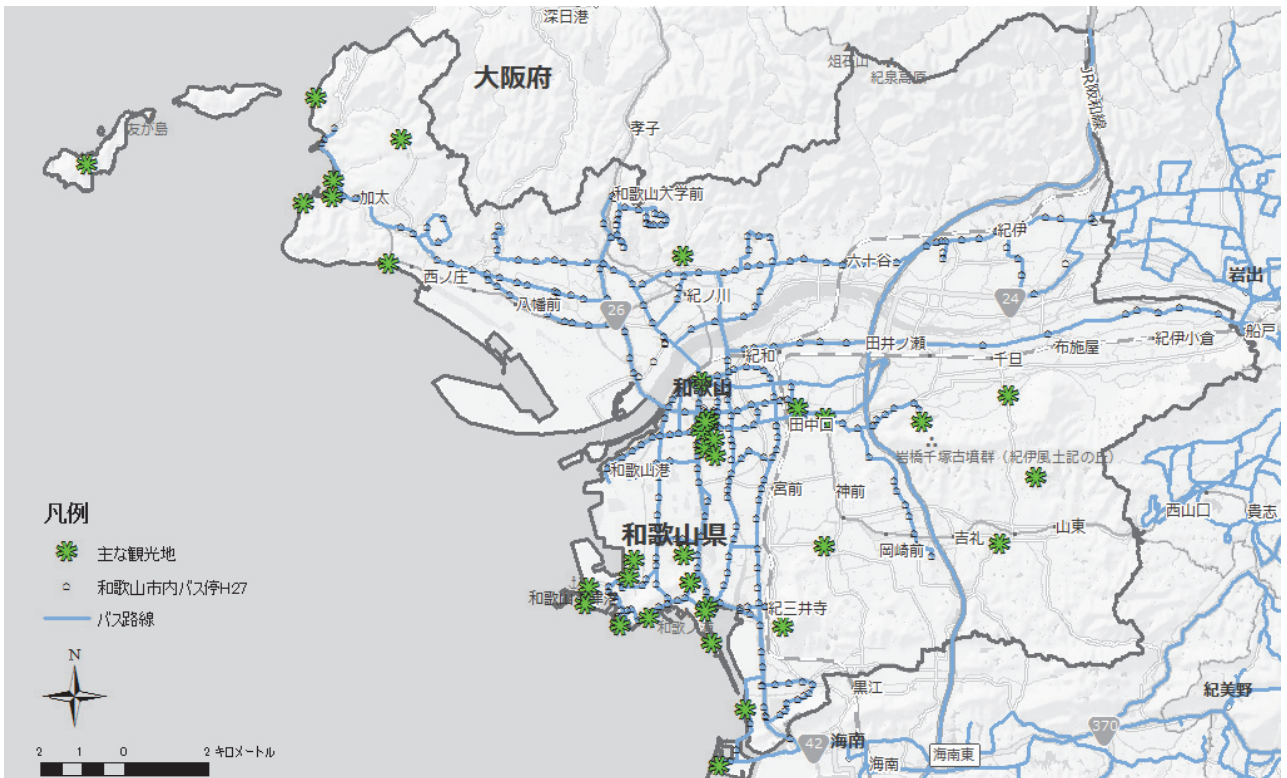


図 1.3.5 主な観光地の分布状況
 出典：和歌山市提供の観光地リストをもとに描画

(5) 事業所と従業者の分布状況

和歌山市の全産業事業所と従業者数の分布状況は次の通りである。

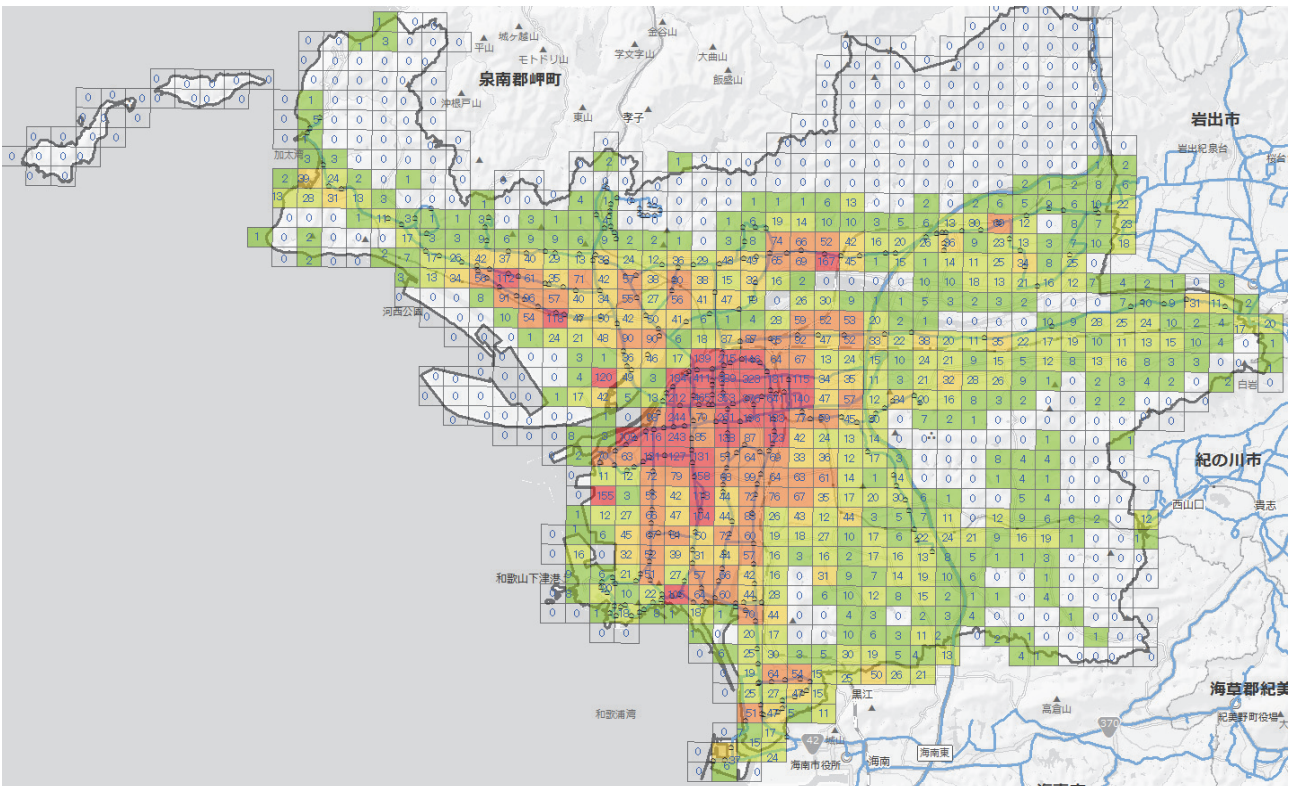


図 1.3.6 和歌山市の2分の1地域メッシュ別全産業事業所数 (H21)

出所：平成21年経済センサス基礎調査より作成

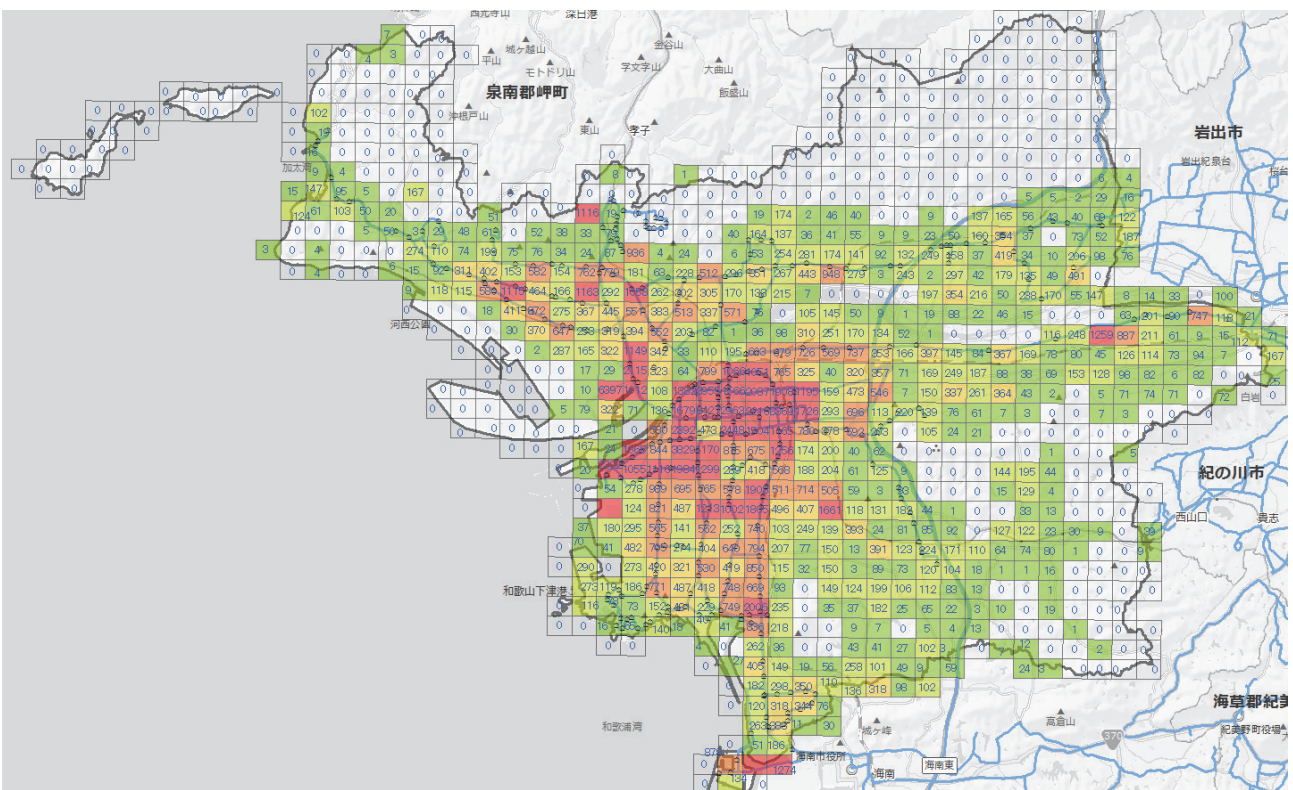


図 1.3.7 和歌山市の2分の1地域メッシュ別全産業従業者数 (H21)

出所：平成21年経済センサス基礎調査より作成

2 交通の状況

2-1 公共交通網と道路網の状況

(1) 本市の公共交通網

公共交通網の軸である鉄道は、JR 阪和線・紀勢本線・和歌山線、南海本線・和歌山港線・加太線、和歌山電鐵貴志川線の 7 路線 31 駅があり、駅数については中核市 45 市中 5 番目に多い数字となっている。このことから他都市と比較し、鉄道網に恵まれているともいえるが、駅前や駅まで至る道路等の整備が不十分なところも多く、今後の課題となっている。

また、路線バスについては、JR 和歌山駅及び南海和歌山市駅を主な拠点とし、市内各方面へ放射状に広く運行しているが、近年、バス利用者の減少により、バス路線が廃止となるケースが増加傾向にある。(和歌山バス深山線 74 系統(深山～加太～坂田～スカイタウンつつじが丘～西の庄～中松江～南海和歌山 市駅)については、平成 28 年 3 月 31 日をもって廃止)

交通不便地域の対策として和歌山市が導入した地域バスについては、地域住民が主体となって計画・運営するものであり、バス路線が廃止となった紀三井寺団地で平成 25 年 4 月 1 日から運行が開始されている。

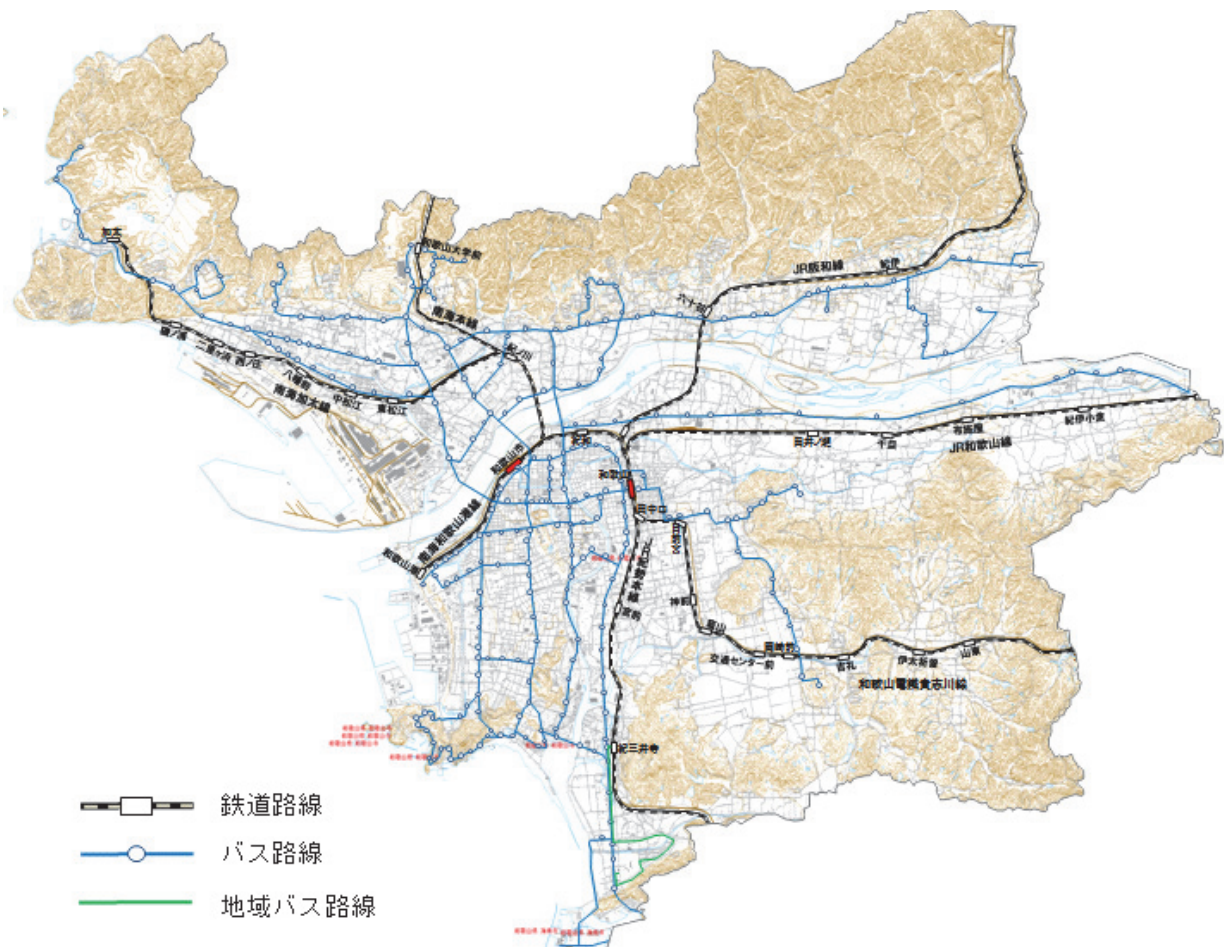


図 2.1.1 本市の公共交通網

表 2.1.1 中核市の鉄道駅数

中核市鉄道駅数

	都市名	人口		鉄道駅数					
		人	順位	JR	私鉄	合計	順位	人口1万人あたり	順位
1	函館市	279,127	45	3	0	3	44	0.11	44
2	旭川市	347,095	31	18	0	18	20	0.52	14
3	青森市	299,520	42	12	6	18	20	0.60	8
4	盛岡市	298,348	43	9	4	13	30	0.44	21
5	秋田市	323,600	39	11	0	11	33	0.34	29
6	郡山市	338,712	36	10	0	10	36	0.30	32
7	いわき市	342,198	34	14	0	14	29	0.41	26
8	宇都宮市	511,739	6	4	4	8	39	0.16	41
9	前橋市	340,291	35	5	14	19	18	0.56	11
10	高崎市	371,352	27	7	9	16	25	0.43	22
11	川越市	342,670	33	5	6	11	33	0.32	30
12	越谷市	326,313	38	2	6	8	39	0.25	38
13	船橋市	609,040	1	6	24	30	7	0.49	16
14	柏市	404,012	21	3	7	10	36	0.25	37
15	八王子市	580,053	3	7	10	17	22	0.29	34
16	横須賀市	418,325	18	4	17	21	12	0.50	15
17	富山市	421,953	15	11	23	34	4	0.81	5
18	金沢市	462,361	11	2	19	21	12	0.45	19
19	長野市	381,511	24	10	11	21	12	0.55	12
20	岐阜市	413,136	19	3	9	12	31	0.29	36
21	豊橋市	376,665	25	4	12	16	25	0.42	24
22	岡崎市	372,357	26	2	14	16	25	0.43	23
23	豊田市	421,487	16	0	25	25	8	0.59	9
24	大津市	337,634	37	16	24	40	3	1.18	1
25	豊中市	389,341	23	0	8	8	39	0.21	40
26	高槻市	357,359	30	2	3	5	43	0.14	42
27	枚方市	407,978	20	3	9	12	31	0.29	33
28	東大阪市	509,533	7	6	19	25	8	0.49	17
29	姫路市	536,270	4	15	16	31	5	0.58	10
30	尼崎市	453,748	13	4	7	11	33	0.24	39
31	西宮市	482,640	8	5	18	23	11	0.48	18
32	奈良市	366,591	29	4	11	15	28	0.41	25
33	和歌山市	370,364	28	12	19	31	5	0.84	3
34	倉敷市	475,513	9	8	13	21	12	0.44	20
35	福山市	461,357	12	15	2	17	22	0.37	27
36	下関市	280,947	44	21	0	21	12	0.75	7
37	高松市	419,429	17	13	32	45	1	1.07	2
38	松山市	517,231	5	11	30	41	2	0.79	6
39	高知市	343,393	32	10	0	10	36	0.29	35
40	久留米市	302,402	41	9	16	25	8	0.83	4
41	長崎市	443,766	14	6	0	6	42	0.14	43
42	大分市	474,094	10	17	0	17	22	0.36	28
43	宮崎市	400,583	22	21	0	21	12	0.52	13
44	鹿児島市	605,846	2	19	0	19	18	0.31	31
45	那覇市	315,954	40	0	0	0	45	0.00	45
	平均	405,196	-	8	10	18		0.45	

※平成22年度国勢調査データによる

(2) 本市の道路網

県内外を広域的に結ぶ阪和自動車道をはじめ、大阪、紀北、紀南方面の各方面を結ぶ3本の一般国道（国道24号、国道26号、国道42号）や市域を東西方向に伸びる南港山東線、今福神前線、西脇山口線等、また南北方向に伸びる松島本渡線等の都市計画道路が、本市の道路網の骨格となっている。

第二阪和国道（淡輪ランプ～平井ランプ）や京奈和自動車道（岩出根来IC～和歌山Jct）については、平成28年度中の供用を予定している。

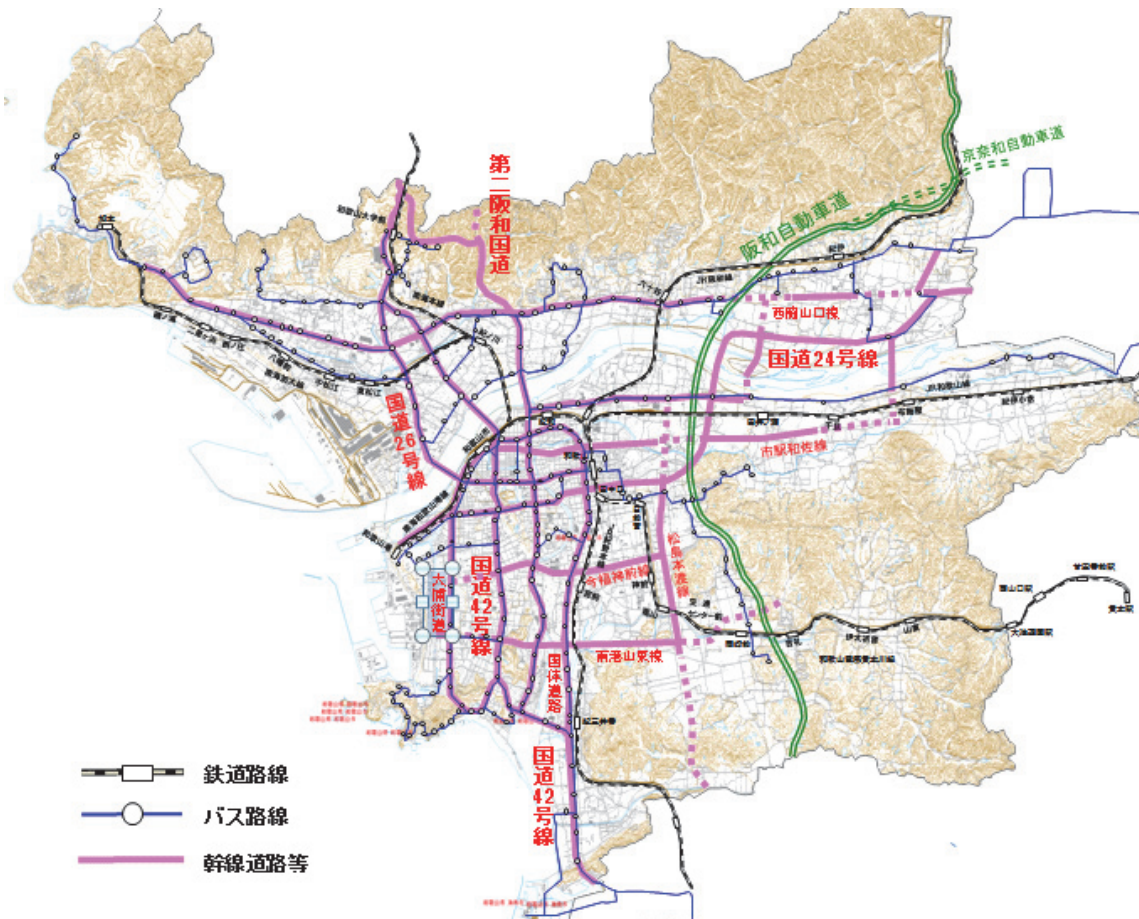


図 2.1.2 本市の道路網

2-2 道路交通量と自動車保有の状況

(1) 道路交通量の状況

和歌山市内の主な道路網と交通量の状況は次の通りである。

国道 24 号の県庁前交差点～嘉家作交差点間、県道 145 号の田中口交差点～花山交差点間、県道 7 号の平井～六十谷間、県道 14 号の出島交差点～川辺橋南詰交差点間で、慢性的な混雑状況となっている。市中心部の主要道路は、県道 17 号（けやき大通り）や県道 15 号等を除き、軒並み混雑度 1 を超えている。



図 2.2.1 和歌山市の主な道路の交通量

出所：国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス」より作成

(2) 自動車保有の状況

和歌山市の自動車保有台数は、2014年が23万5155台となっており、対2000年で約4%増加している。うち、乗用車は11万1485台で、同約13%減少している。一方で軽乗用車は増加傾向が顕著であり、2014年の保有台数は7万9409台で、同2倍以上に増えている。貨物自動車は減少傾向にある。

2014年の和歌山市の人口1000人あたりの自動車保有台数は645.5台である。同年の全国の人口1000人あたり自動車保有台数は592台^{*1}であり、和歌山市はこれを上回る保有状況となっている。

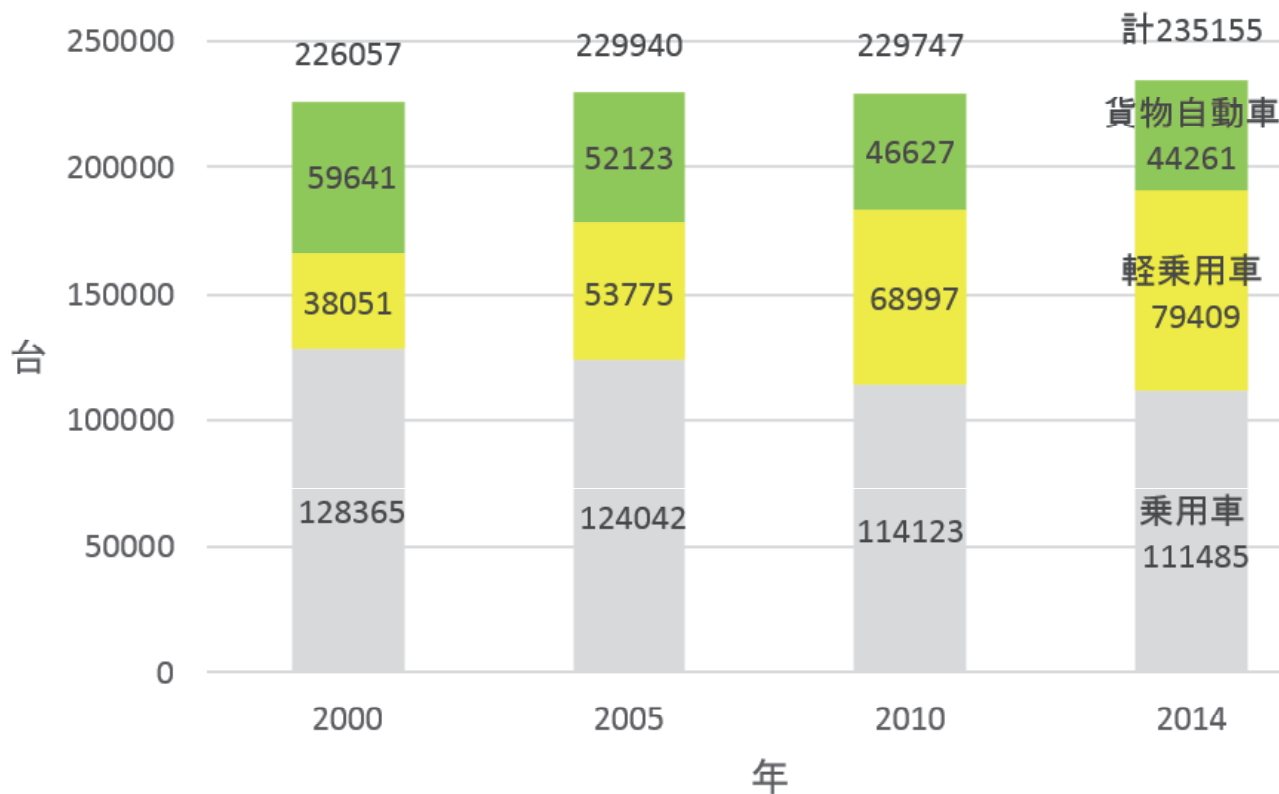


図 2.2.2 和歌山市における自動車保有台数の推移

出所：自動車検査登録協力会「市区町村別自動車保有車両数」各年版および全国軽自動車協会連合会「市区町村別軽自動車車両数」各年版より作成

*1 出典：矢野光太郎記念会編(2015)『日本国勢図会 2015/16』。

2-3 公共交通の状況

(1) 公共交通の利用実態

公共交通の利用実態と、関連するデータは次の通りである。

路線バスの利用者数は減少傾向にある。平成 26(2014)年度の利用者数は、34 年前の昭和 55(1980)年度から約 72 %、14 年前の平成 12(2000)年度から約 16 %減少し、約 848 万人となっている。

鉄道の利用者数を路線別に見ると、新駅が開業した南海本線と貴志川線が増加傾向にあるが、他の路線は減少傾向にある。2014 年の主な駅の 1 日あたりの利用者数は、多い順に JR 和歌山駅が 37964 人（対 2000 年で約 10 %の減少）、南海和歌山市駅が 17732 人（同約 26 %の減少）、紀伊駅が 8176 人（同 3 %の増加）、新設された和歌山大学前駅が 7436 人、六十谷駅が 7306 人（同 16 %の減少）、貴志川線和歌山駅が 5251 人（同 13 %の減少）となっている。

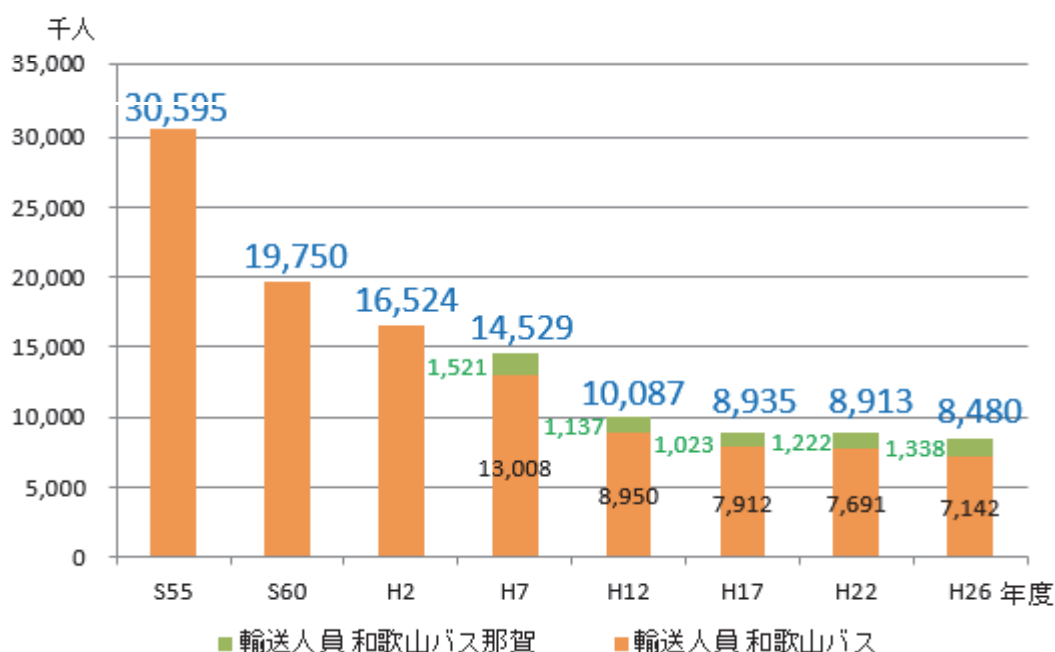


図 2.3.1 路線バスの利用者数の推移

出所：和歌山市提供資料

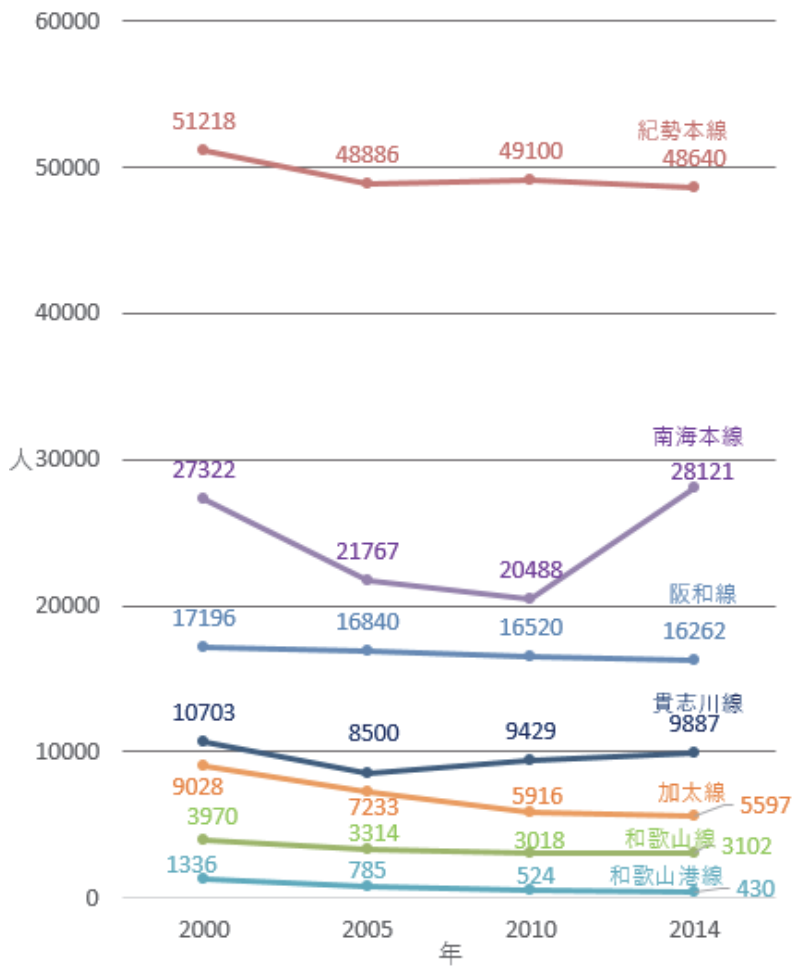


図 2.3.2 和歌山市内各線の 1 日あたり乗降客数の推移

注：JR 和歌山駅は紀勢本線、南海和歌山市駅と紀ノ川駅は南海本線に含む

出所：和歌山県「和歌山県公共交通機関等資料集」

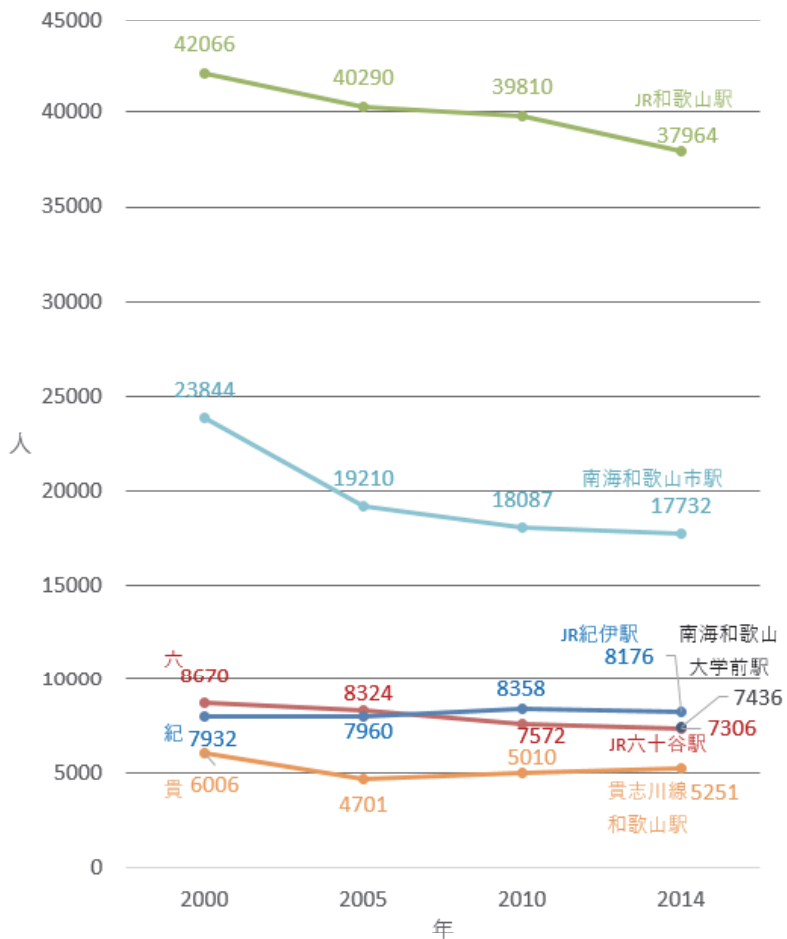


図 2.3.3 和歌山市内の主要駅における 1 日あたり乗降客数の推移

注：ここでは 2014 年の 1 日あたり乗降客数が 5000 人以上を主要駅とする

出所：和歌山県「和歌山県公共交通機関等資料集」

和歌山市のタクシー台数は減少傾向にあり、2015 年は 2006 年に比べて約 18 % 減の 920 台となっている。2012 年から 2015 年は横ばいで推移している。

タクシーのうち、福祉タクシーの台数は増加傾向にあって、2015 年は 2006 年に比べて約 61 % 増の 71 台となっている。ただし 2013 年以降は横ばい状態となっている。福祉タクシーは全国的に増加傾向にあり、2011 年が 12256 台、2013 年が 13856 台、2015 年が 14415 台^{*1}と 2013 年以降も順調に伸びている。

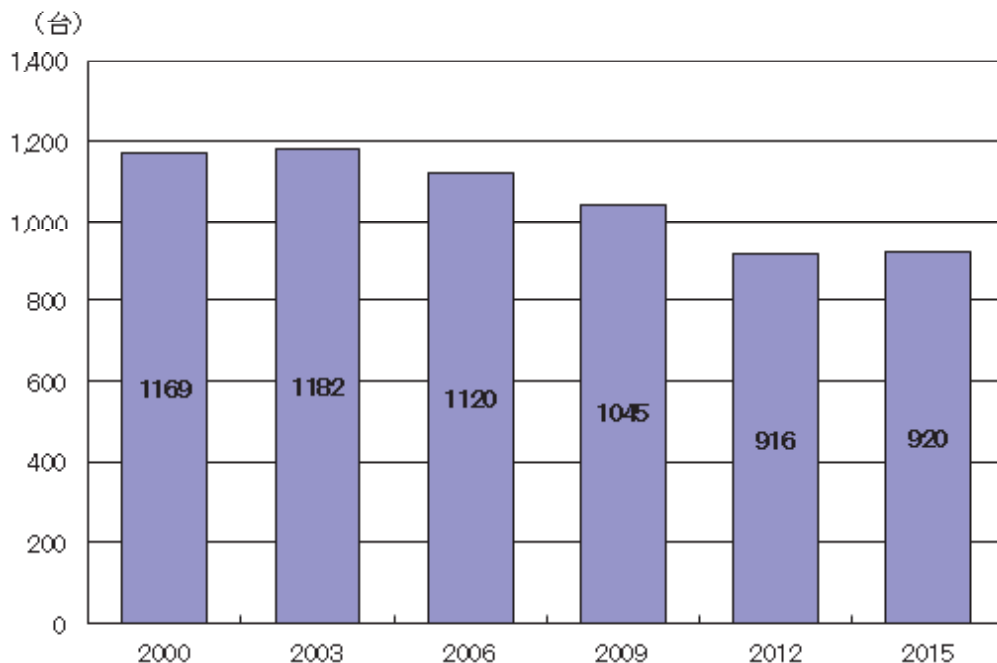


図 2.3.4 和歌山市におけるタクシー台数の推移
(各年 3 月末現在。ただし 2015 年は 1 月末現在)

出所：和歌山県「和歌山県公共交通機関等資料集」

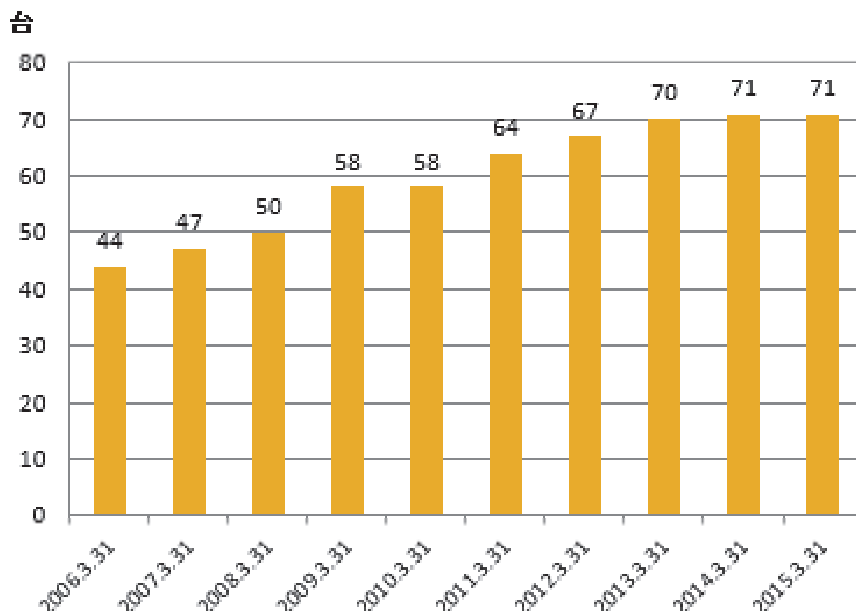


図 2.3.5 和歌山市における福祉タクシー台数の推移

出所：和歌山運輸支局への問い合わせをもとに作成

*1 出典：国土交通省「福祉タクシーの導入状況について（平成 27 年 3 月末現在）」。数値はいずれも 3 月 31 日現在である。

(2) 鉄道のサービスレベルの状況

平成 27 年現在、和歌山市には鉄道が 7 路線、31 駅ある。うち、主な路線の運行本数や所要時間は次の通りである（運行本数は平日・上下計。以下同じ）。

南海本線は特急・急行・区急 123 本、普通 111 本（和歌山市～みさき公園間）で運行されており、和歌山市～難波間の所要時間は最速 58 分（10 年前（平成 17 年）より 2 分遅い）である。

南海加太線は普通 98 本で運行されており、和歌山市～加太間を 25 分前後で結んでいる。

南海和歌山港線は特急・普通 27 本で運行されており、和歌山市～和歌山港間の所要時間は 4 分程度である。

JR 紀勢本線のうち、和歌山駅以南は特急 31 本、快速以下 77 本（和歌山～海南間）で運行されており、和歌山～新宮間の所要時間は最速 177 分（10 年前（平成 17 年）より 19 分遅い）、和歌山～紀伊田辺間の所要時間は最速 64 分（10 年前（平成 17 年）より 4 分遅い）である。

JR 紀勢本線のうち、和歌山～和歌山市間は普通 50 本で運行されており、所要時間は 7 分程度である。

JR 阪和線は、特急 32 本、快速以下 183 本（和歌山～和泉砂川間）で運行されており、和歌山～新大阪間の所要時間は最速 59 分（10 年前（平成 17 年）より 4 分遅い）である。

JR 和歌山線は快速以下 71 本（和歌山～粉河間）で運行され、特急や急行の運転はなされていない。和歌山～橋本間の所要時間は最速 57 分（10 年前（平成 17 年）より 1 分遅い）である。

和歌山電鐵貴志川線は、普通 95 本（和歌山～伊太祈曽間）で運行されており、和歌山～貴志間を 32 分前後で結んでいる。

(3) バスのサービスレベルの状況

① バス路線と沿線の人口および主要施設

平成 28 年 3 月現在、和歌山市には和歌山バスと和歌山バス那賀の路線が 23 ある（地域バス紀三井寺団地線を含む。和歌山大学線には和歌山大学連絡線及び藤戸線を含む。高速バス路線は除く）。これらの便数や沿線の施設等の立地状況および人口の分布状況について、表 2.3.1 と図 2.3.6 ～ 2.3.45 に示す。

表 2.3.1 和歌山市内の主なバス路線と沿線施設等

番号	路線名	平日往路便数	バス停約500m圏内医療機関数	うち20床以上の病院数	バス停約500m圏内大学・短大・高校数	バス停約500m圏内大規模小売店舗数	バス停約500m圏内公共施設数	バス停約500m圏内主な観光資源数
1	和歌山市内	203	326	23	7	16	21	17
2	紀伊粉河	72	29	1	1	3	0	0
	うち1との重複を除く区間		29	1	1	3	0	0
3	和歌山大学(※)	54	256	15	2	21	12	6
	うち1-2との重複を除く区間		198	9	1	18	10	2
4	本町	45	180	9	1	11	6	5
	うち1-3との重複を除く区間	---	---	---	---	---	---	---
5	ふじと台循環	36	5	0	1	2	0	0
	うち1-4との重複を除く区間		0	0	0	0	0	0
6	楠見	35	216	10	3	14	6	2
	うち1-5との重複を除く区間		100	6	3	10	2	1
7	紀三井寺	28	245	17	3	25	17	8
	うち1-6との重複を除く区間		68	5	2	10	10	0
8	塩屋	27	260	18	5	18	23	12
	うち1-7との重複を除く区間		94	11	4	10	12	4
9	西浜新和歌浦	24	67	3	4	4	8	2
	うち1-8との重複を除く区間		54	3	4	4	7	1
10	湊	22	224	14	1	13	13	9
	うち1-9との重複を除く区間		109	11	1	6	6	6
11	深山	19	157	6	2	19	16	5
	うち1-10との重複を除く区間		70	2	1	11	6	2
12	市内雑賀崎循環	14	299	17	9	15	19	17
	うち1-11との重複を除く区間		32	0	3	2	4	8
13	六十谷	12	110	1	4	8	6	2
	うち1-12との重複を除く区間		50	0	3	7	3	1
14	岡崎	11	164	7	3	12	6	3
	うち1-13との重複を除く区間		93	5	3	5	1	2
15	鳴神	10	159	7	1	12	6	4
	うち1-14との重複を除く区間		6	2	0	0	1	1
16	橋本	9	134	11	1	10	8	5
	うち1-15との重複を除く区間		30	2	0	1	0	0
17	栄谷	7	30	0	3	6	1	1
	うち1-16との重複を除く区間		6	0	0	1	1	1
18	木の本	6	110	3	1	12	11	3
	うち1-17との重複を除く区間		31	0	0	3	1	0
19	地域バス紀三井寺団地		30	4	1	2	3	0
	うち1-18との重複を除く区間		21	2	0	2	2	0
20	紀伊打田	5	16	1	0	1	2	0
	うち1-19との重複を除く区間		2	0	0	1	2	0
21	琴の浦	2	0	0	0	1	0	1
	うち1-20との重複を除く区間	---	---	---	---	---	---	---
	データソース (※バス停の情報は2015年現在)	和歌山県「平成26年度和歌山県公共交通機関等資料集」	ゼンリン Zmap-AREA II (2013-3版)に、2015年現在のふじと台の情報を補完	同左	ゼンリン Zmap-AREA II (2013-3版)に、2015年現在の情報を補完	東洋経済「全国大型小売店総覧」2016年版	和歌山市提供資料	和歌山市提供資料
※ 和歌山大学線は和歌山大学連絡線および藤戸線を含む								

表 2.3.1 和歌山市内の主なバス路線と沿線施設等（続）

番号	路線名	バス停約 500m 圏内人 口	バス停約 500m圏内 高齢者人 口	バス停約 500m圏内 高齢化率 (%)	バス停約 500m圏内 生産年齢 人口	バス停約 500m圏内 15歳以下 人口	バス停約 500m圏内 20-44歳 女性人口	バス停約 500m圏内 全産業事 業所数	バス停約 500m圏内 全産業従 業者数	
1	和歌山市内	86594	27132	31.3	50032	9430	12081	8049	79991	
2	紀伊粉河	27500	7293	26.5	16587	3620	4066	671	5415	
	うち1との重複を除く区間	27500	7293	26.5	16587	3620	4066	671	5415	
3	和歌山大学(※)	79193	21187	26.8	48469	9537	12174	6972	74959	
	うち1-2との重複を除く区間	79554	19528	26.5	45052	8974	11352	6279	68764	
4	本町	32777	10073	30.7	19539	3166	4735	5052	46508	
	うち1-3との重複を除く区間	---	---	---	---	---	---	---	---	
5	ふ心と台循環	6694	832	12.4	4497	1365	1415	89	3290	
	うち1-4との重複を除く区間	1487	173	11.6	923	391	323	5	964	
6	楠見	77631	21189	27.3	47531	8911	11643	6497	58196	
	うち1-5との重複を除く区間	52743	14468	27.4	32301	5974	7798	4214	34623	
7	紀三井寺	75524	22271	29.5	44841	8412	11033	7127	71986	
	うち1-6との重複を除く区間	43875	12905	29.4	25902	5068	6410	3246	35054	
8	塩屋	85539	26911	31.5	49319	9309	12040	7879	75063	
	うち1-7との重複を除く区間	48273	15788	32.7	27335	5150	6623	4354	43879	
9	西浜新和歌浦	43707	13052	29.9	25630	5025	6145	3590	38987	
	うち1-8との重複を除く区間	16672	4281	25.7	10337	2054	2548	1139	10160	
10	湊	55417	17052	30.8	32553	5812	7906	7119	70930	
	うち1-9との重複を除く区間	38596	12092	31.3	22637	3867	5457	5309	56968	
11	深山	79880	20380	25.5	49105	10395	12248	4073	49401	
	うち1-10との重複を除く区間	60081	14494	24.1	37206	8381	9399	1759	16234	
12	市内雑賀崎循環	81700	25853	31.6	47040	8807	11268	7715	73005	
	うち1-11との重複を除く区間	8229	2614	31.8	4637	978	1081	322	2993	
13	六十谷	72094	18581	25.8	44451	9062	10969	3448	30988	
	うち1-12との重複を除く区間	45382	11129	24.5	28517	5736	6971	1371	9018	
14	岡崎	61803	18208	29.5	36705	6890	9019	5670	51420	
	うち1-13との重複を除く区間	42144	11714	27.8	8112	22318	6371	2883	26450	
15	鳴神	55715	16562	29.7	33121	6032	8023	5534	50780	
	うち1-14との重複を除く区間	10633	2889	27.2	6402	1342	1582	285	2973	
16	橋本	54868	15857	28.9	32819	6193	8187	4722	42540	
	うち1-15との重複を除く区間	37805	10140	26.8	22953	4712	5879	1507	13764	
17	栄谷	38624	7869	20.4	25143	5612	6449	873	11413	
	うち1-16との重複を除く区間	14539	3170	21.8	9656	1713	2373	407	4127	
18	木の本	59883	13810	23.1	37916	8157	9670	3346	45334	
	うち1-17との重複を除く区間	36074	8079	22.4	23122	4873	5864	1206	20000	
19	地域バス紀三井寺団地	7712	1886	24.5	4693	1133	1184	327	4001	
	うち1-18との重複を除く区間	6911	1704	24.7	4192	1015	1041	233	1995	
20	紀伊打田	16356	4603	28.1	9752	2001	2382	445	3598	
	うち1-19との重複を除く区間	6646	1785	26.9	4016	845	979	157	1339	
21	琴の浦	2289	466	20.4	1507	316	397	158	4124	
	うち1-20との重複を除く区間	---	---	---	---	---	---	---	---	
	データソース (※バス停の情報は2015年 現在)	日本統計センター「2014年推計年齢階級別人口付き人口・世帯 数データ」(住民基本台帳ベースをベースとした人口・世帯数の メッシュデータ)							総務省統計局「平成 21年経済センサス基 礎調査」	
	※ 和歌山大学線は和歌山大学連絡線および藤戸線を含む									

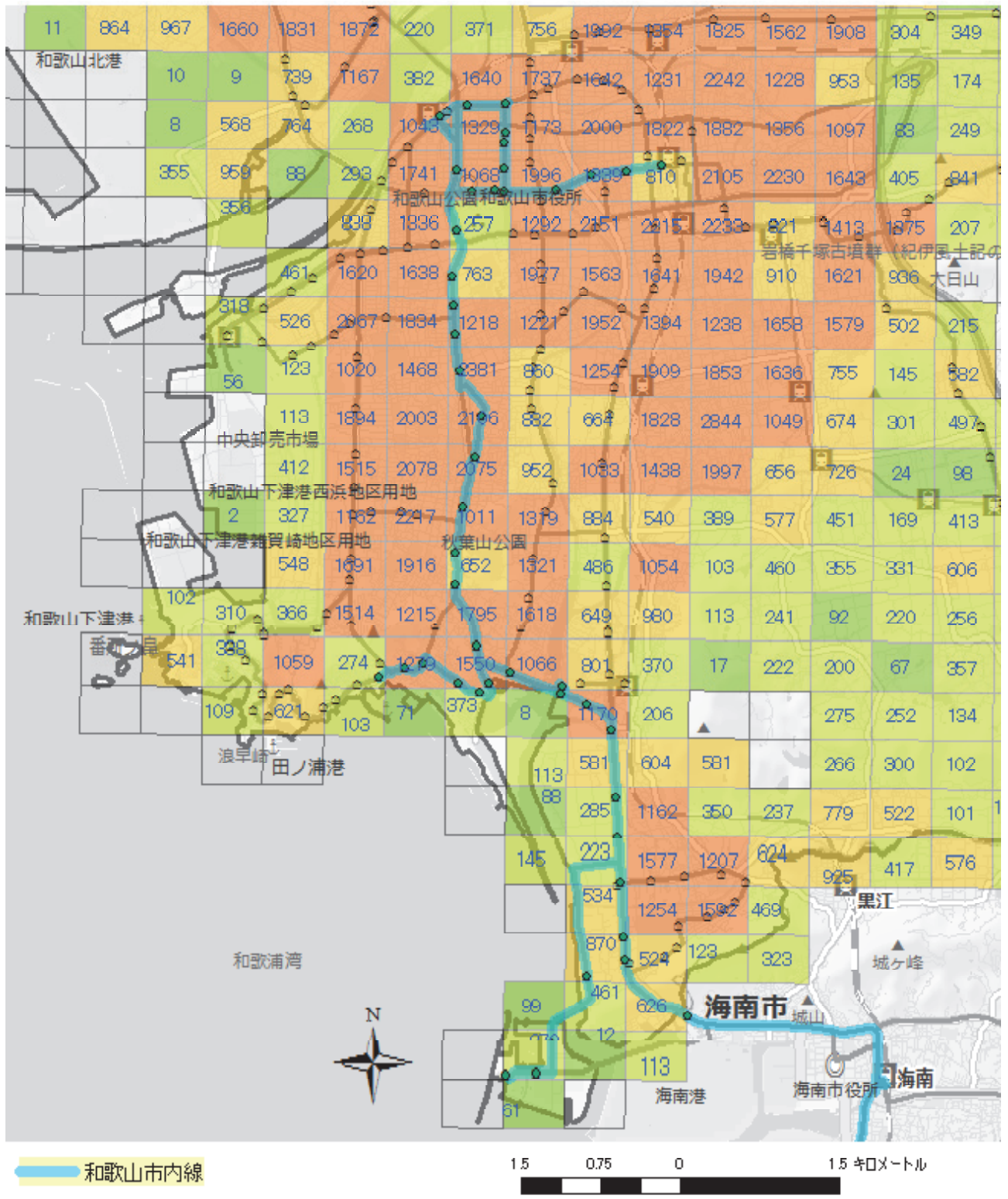


図 2.3.7 和歌山市内線と周辺の人口分布（数字は 2014 年の推計人口）

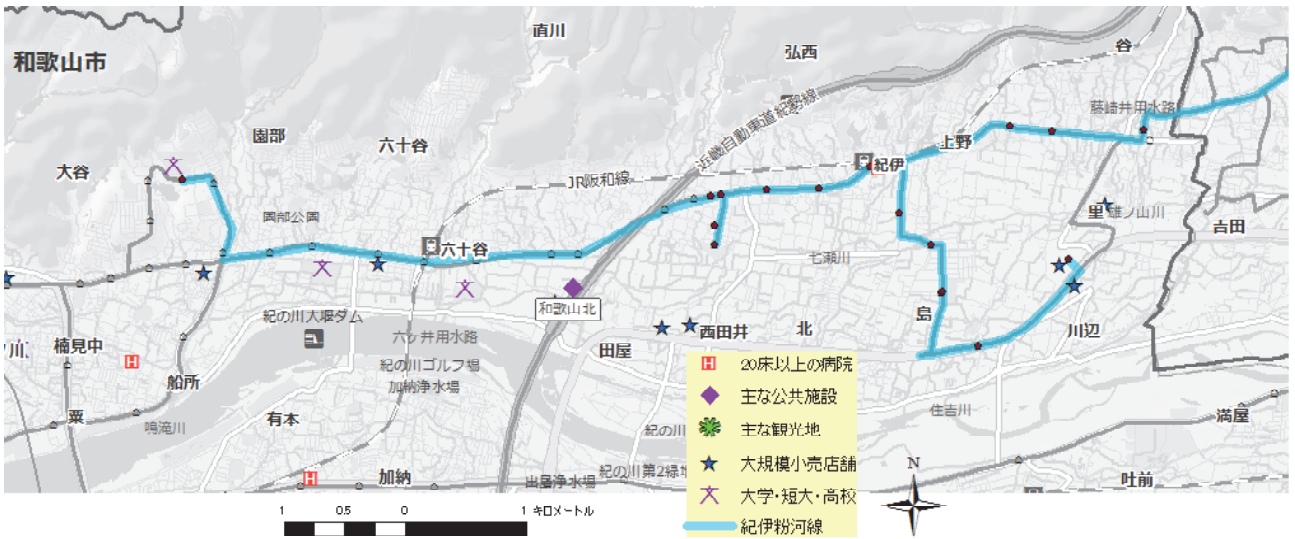


図 2.3.8 紀伊粉河線と沿線の主な施設等

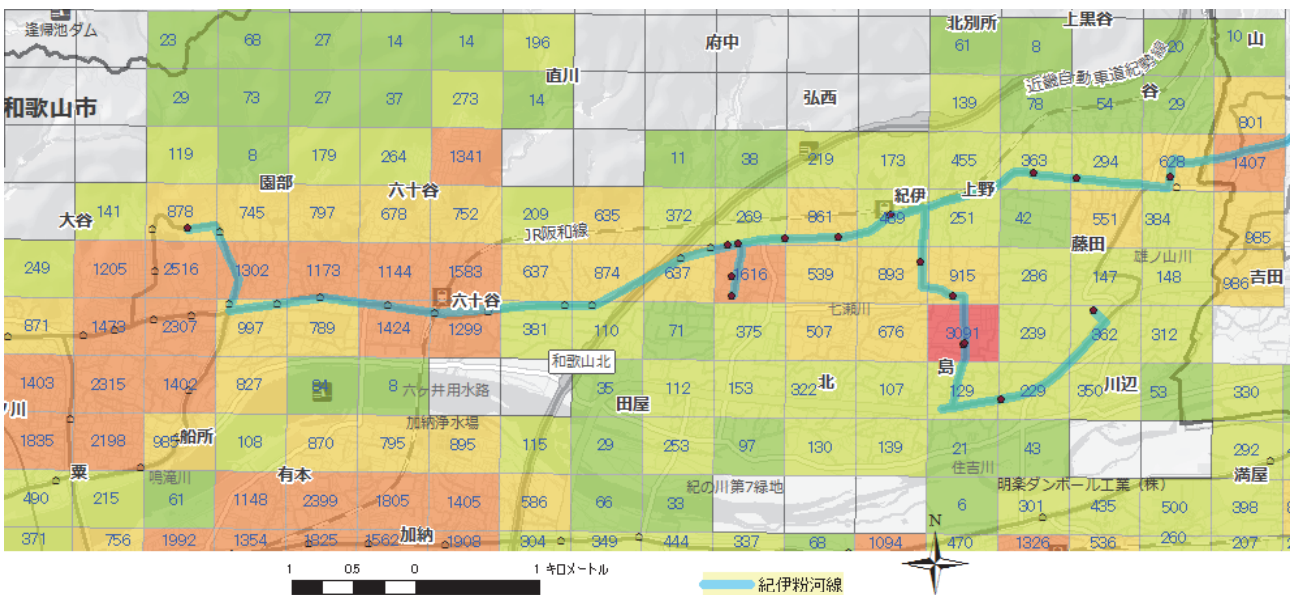


図 2.3.9 紀伊粉河線と周辺の人口分布（数字は 2014 年の推計人口）

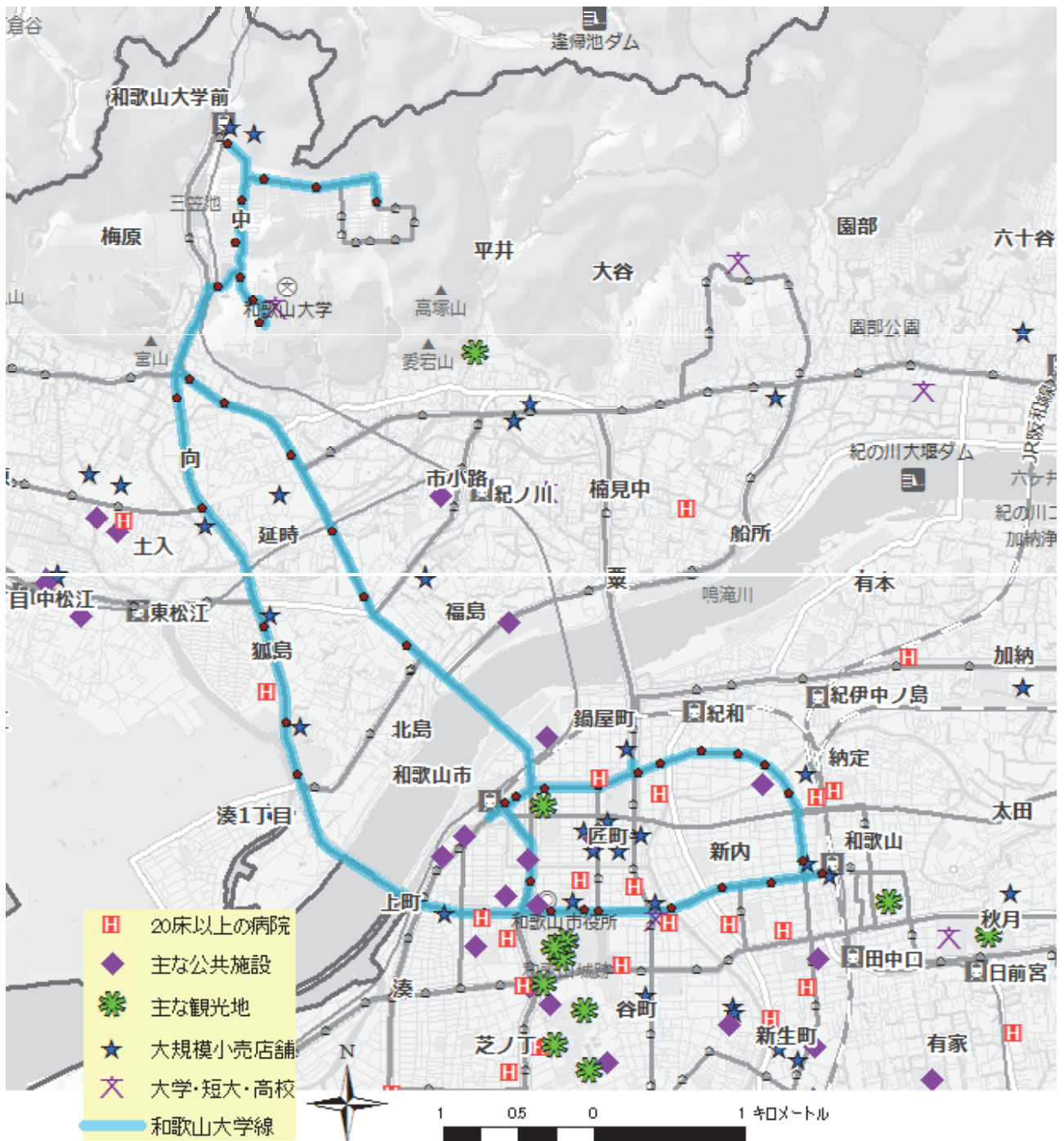


図 2.3.10 和歌山大学線（和歌山大学連絡線および藤戸線を含む）と沿線の主な施設等

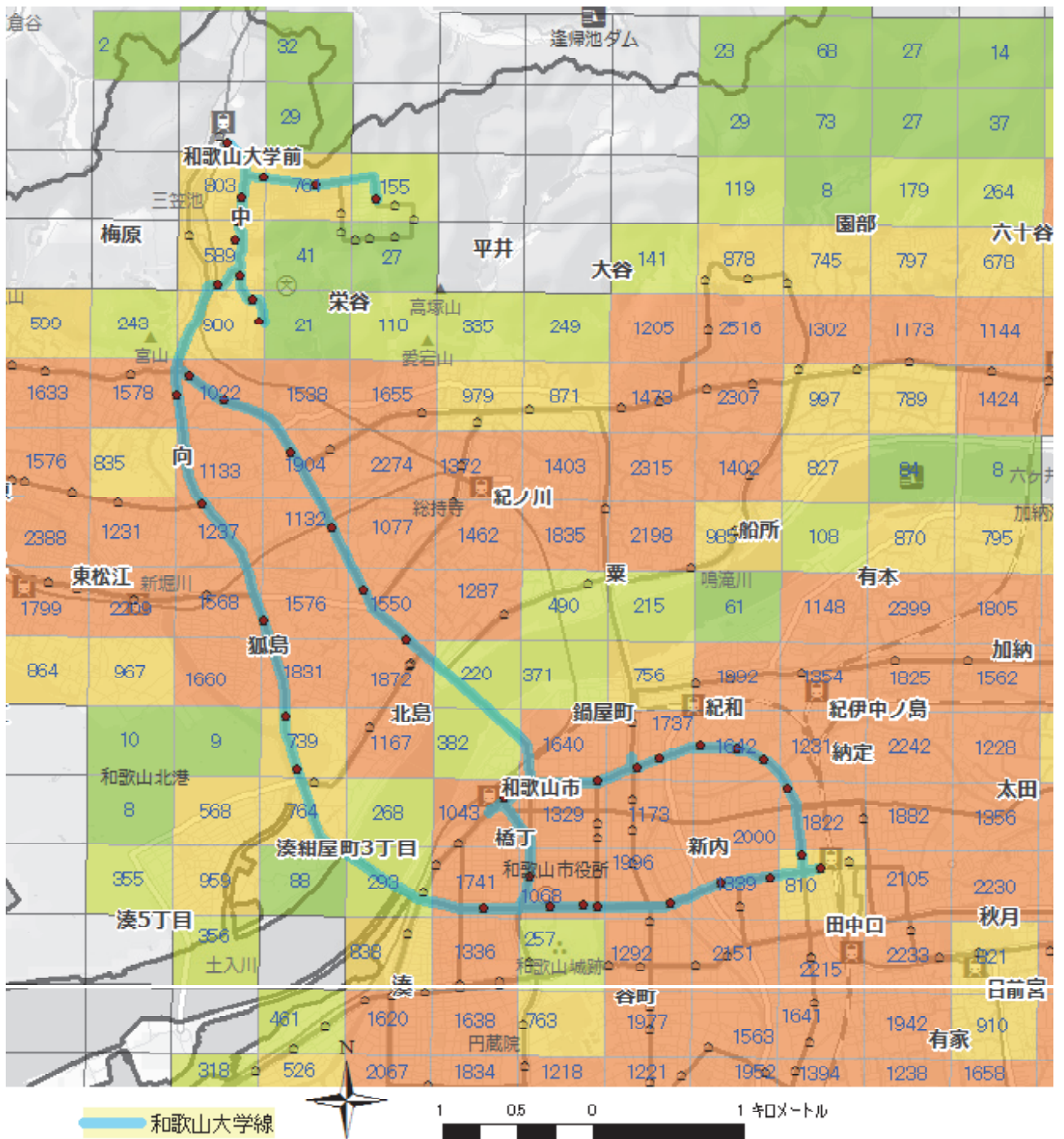


図 2.3.11 和歌山大学線（和歌山大学連絡線および藤戸線を含む）と周辺の人口分布
（数字は 2014 年の推計人口）

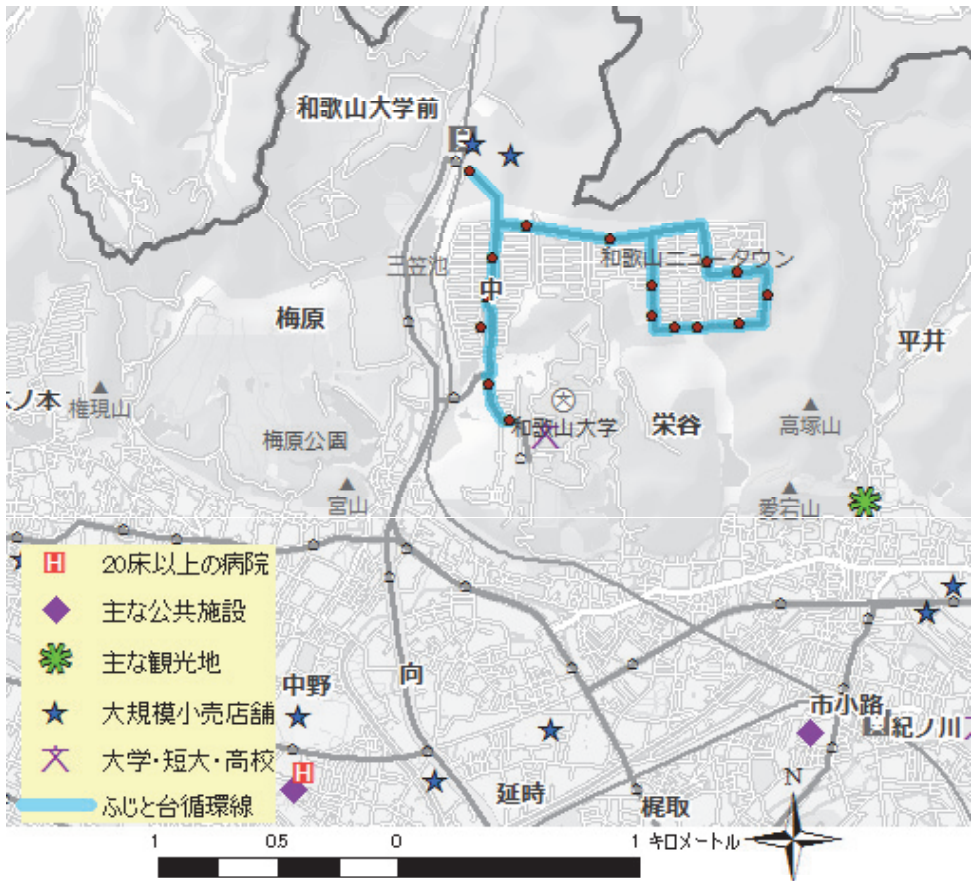


図 2.3.14 ふじと台循環線と沿線の主な施設等

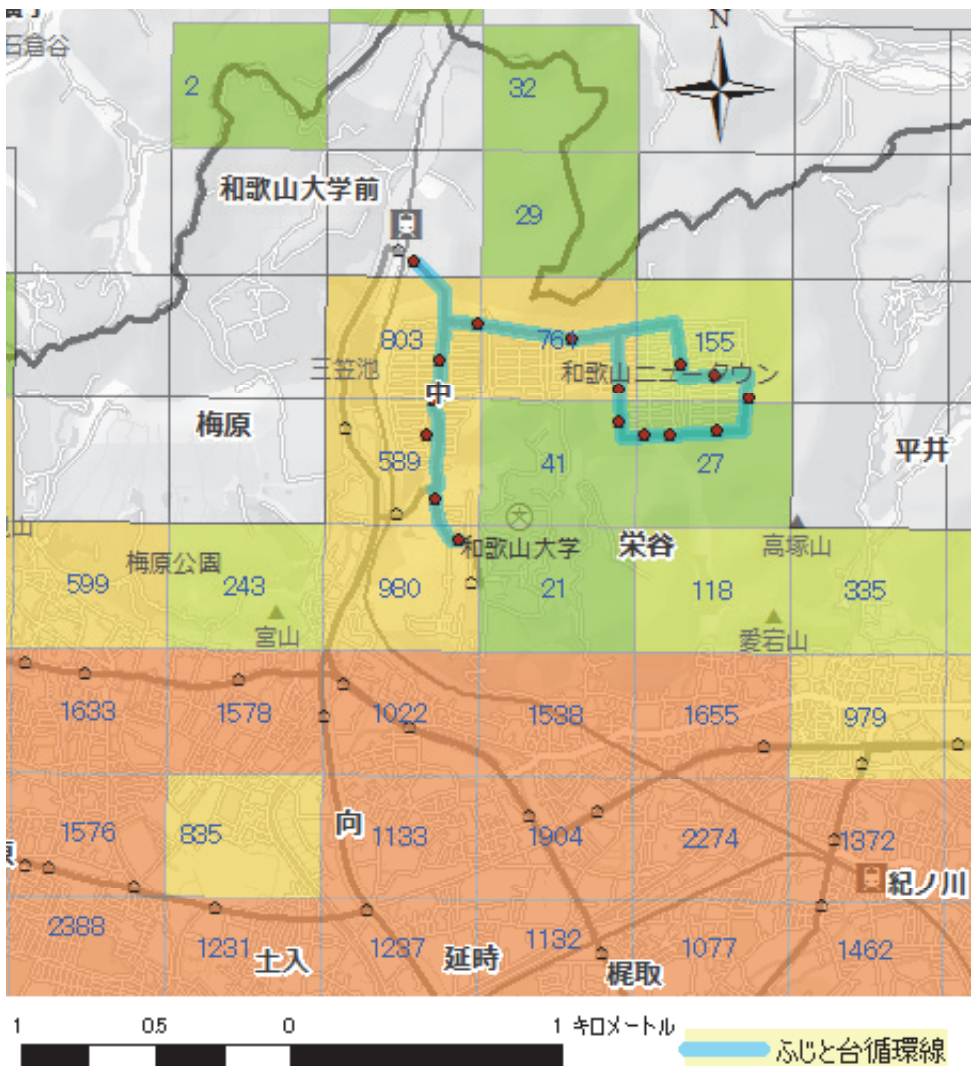


図 2.3.15 ふじと台循環線と周辺の人口分布（数字は 2014 年の推計人口）

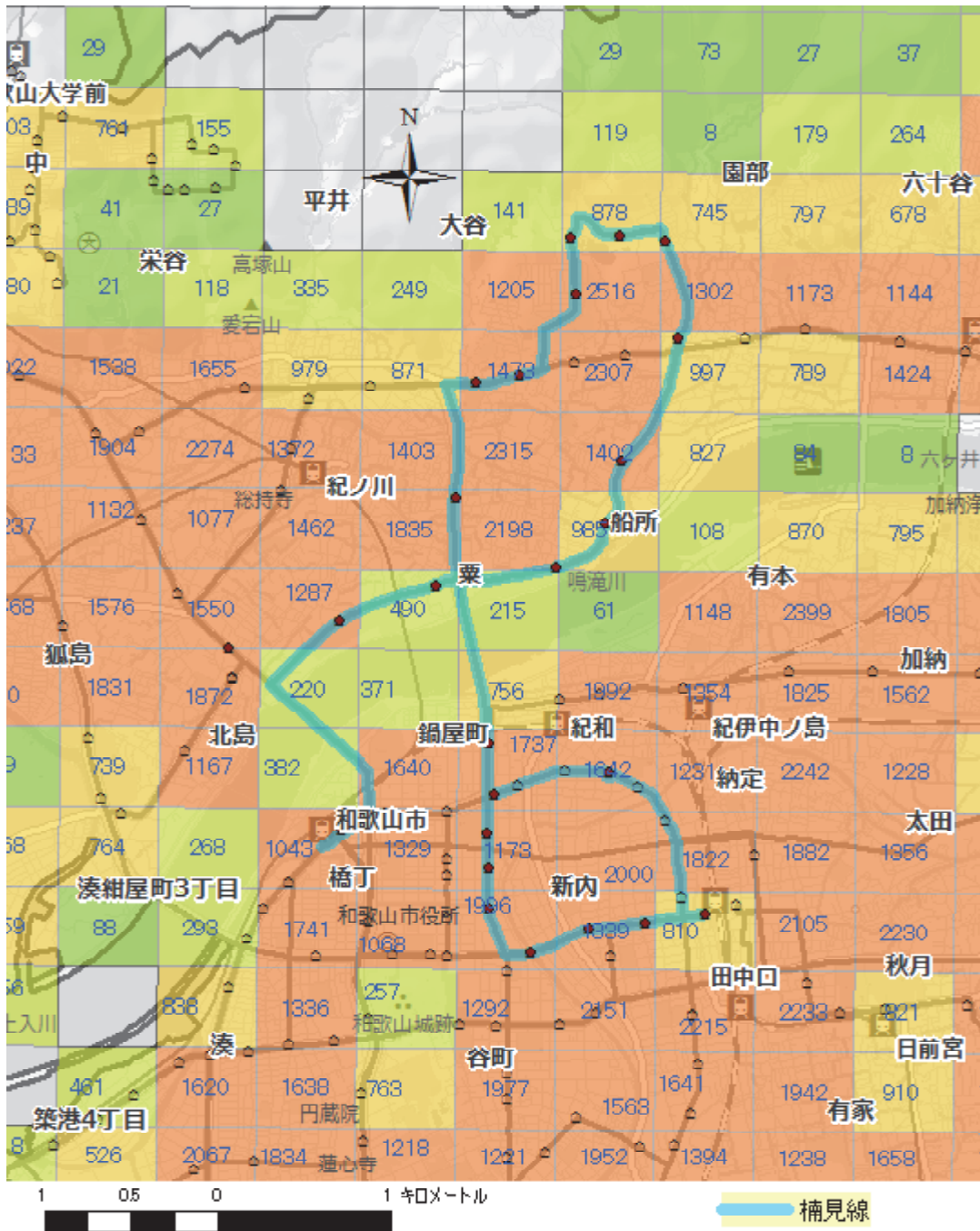


図 2.3.17 楠見線と周辺の人口分布（数字は 2014 年の推計人口）

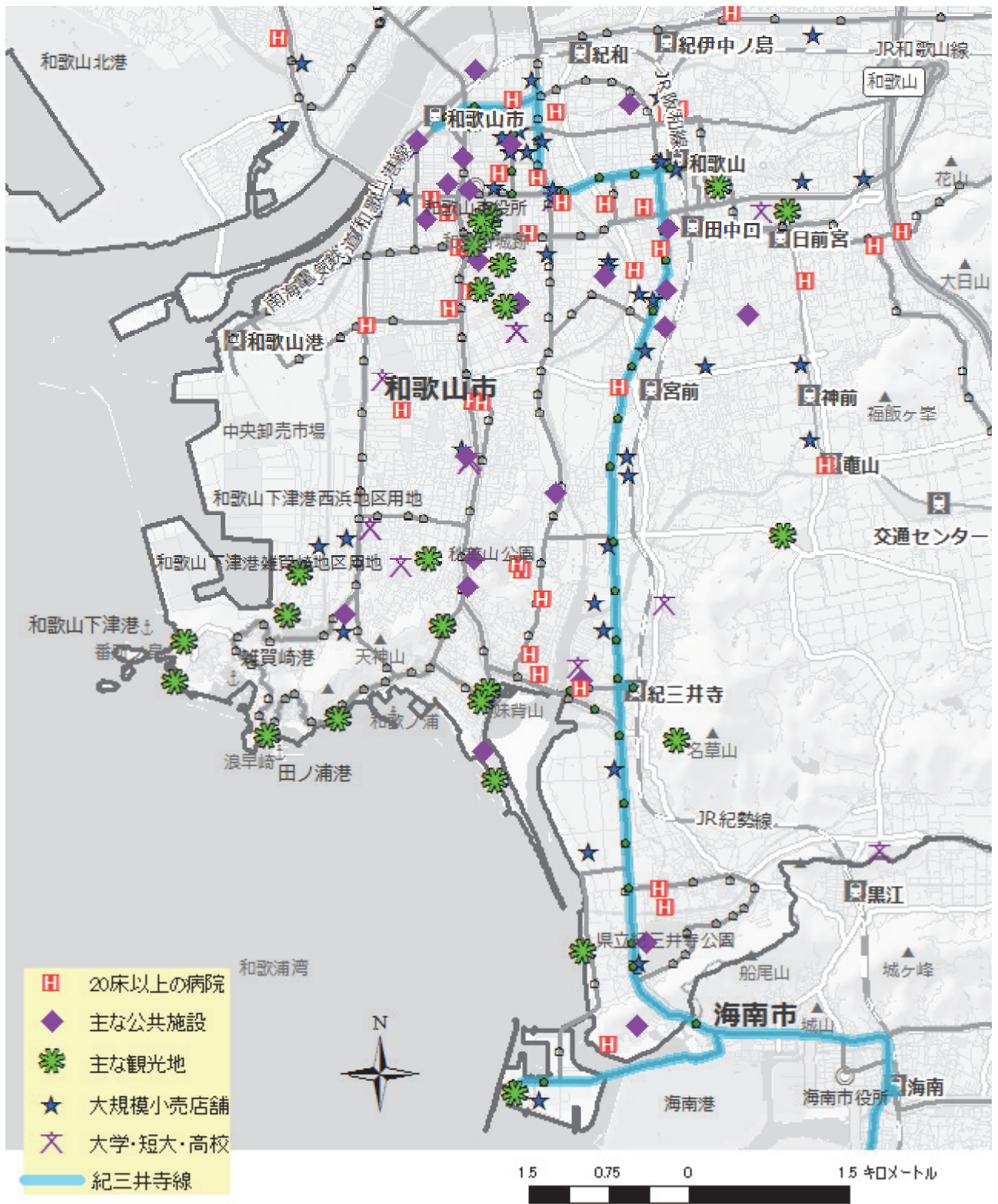


図 2.3.18 紀三井寺線と沿線の主な施設等

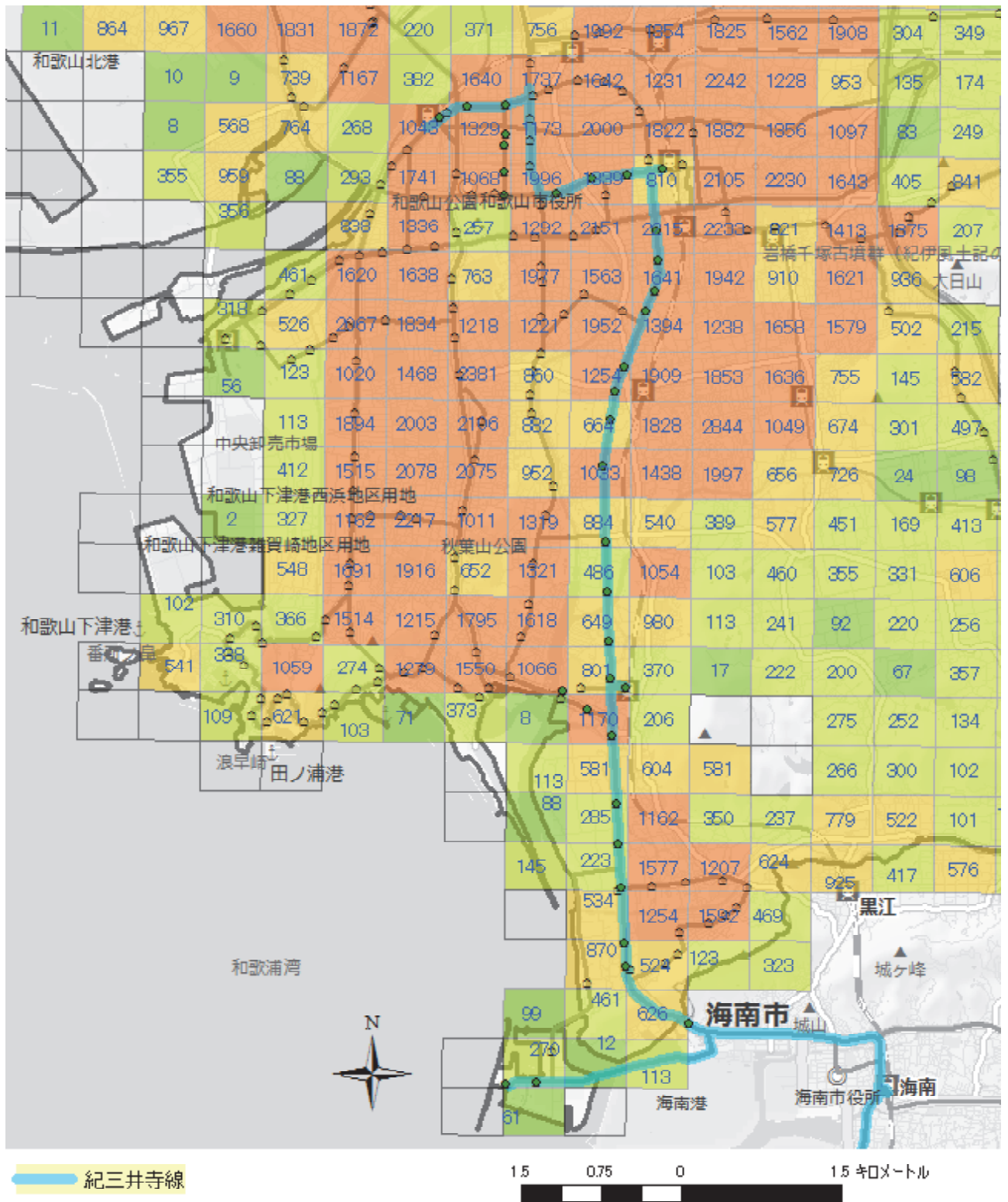


図 2.3.19 紀三井寺線と周辺の人口分布（数字は 2014 年の推計人口）

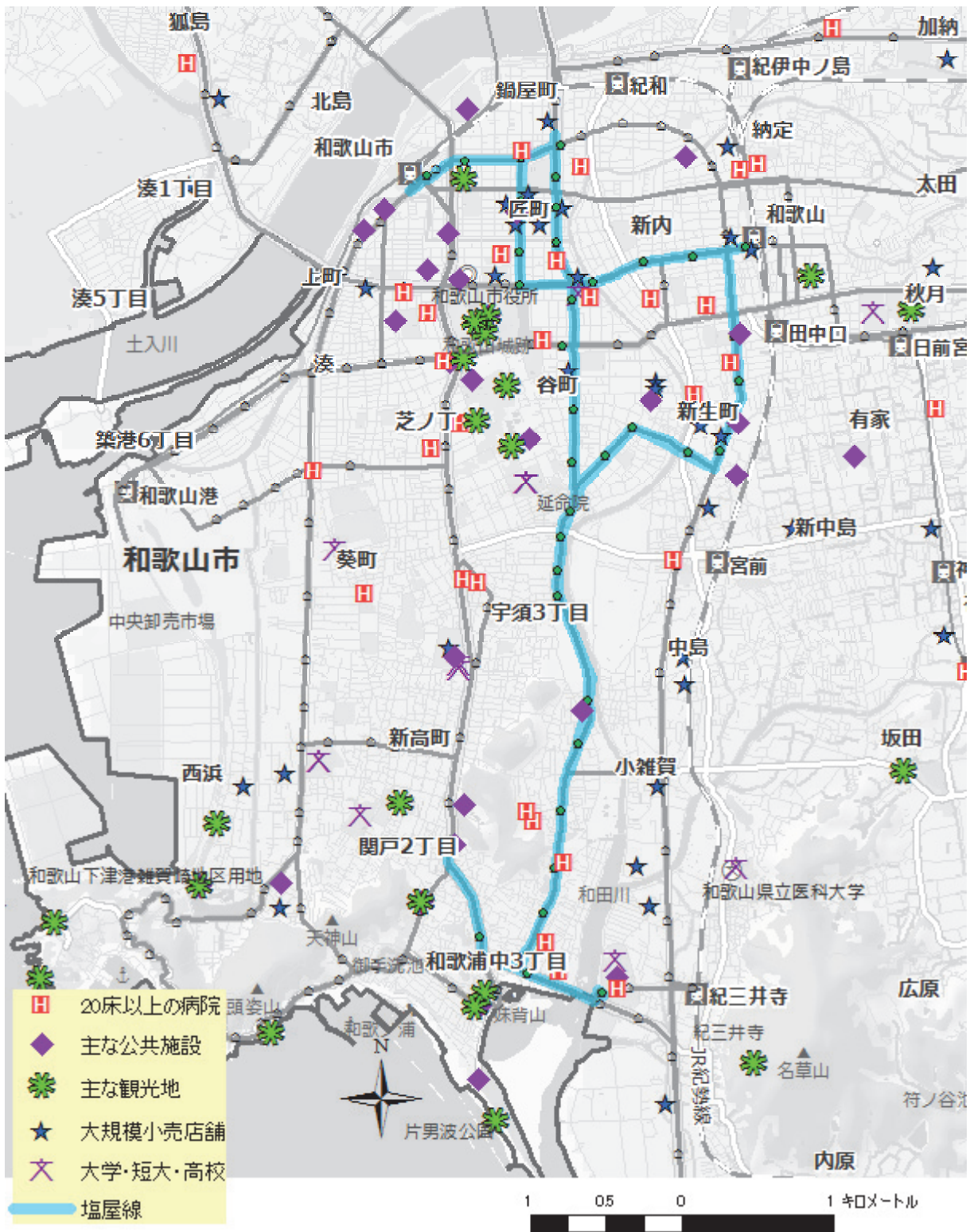


図 2.3.20 塩屋線と沿線の主な施設等

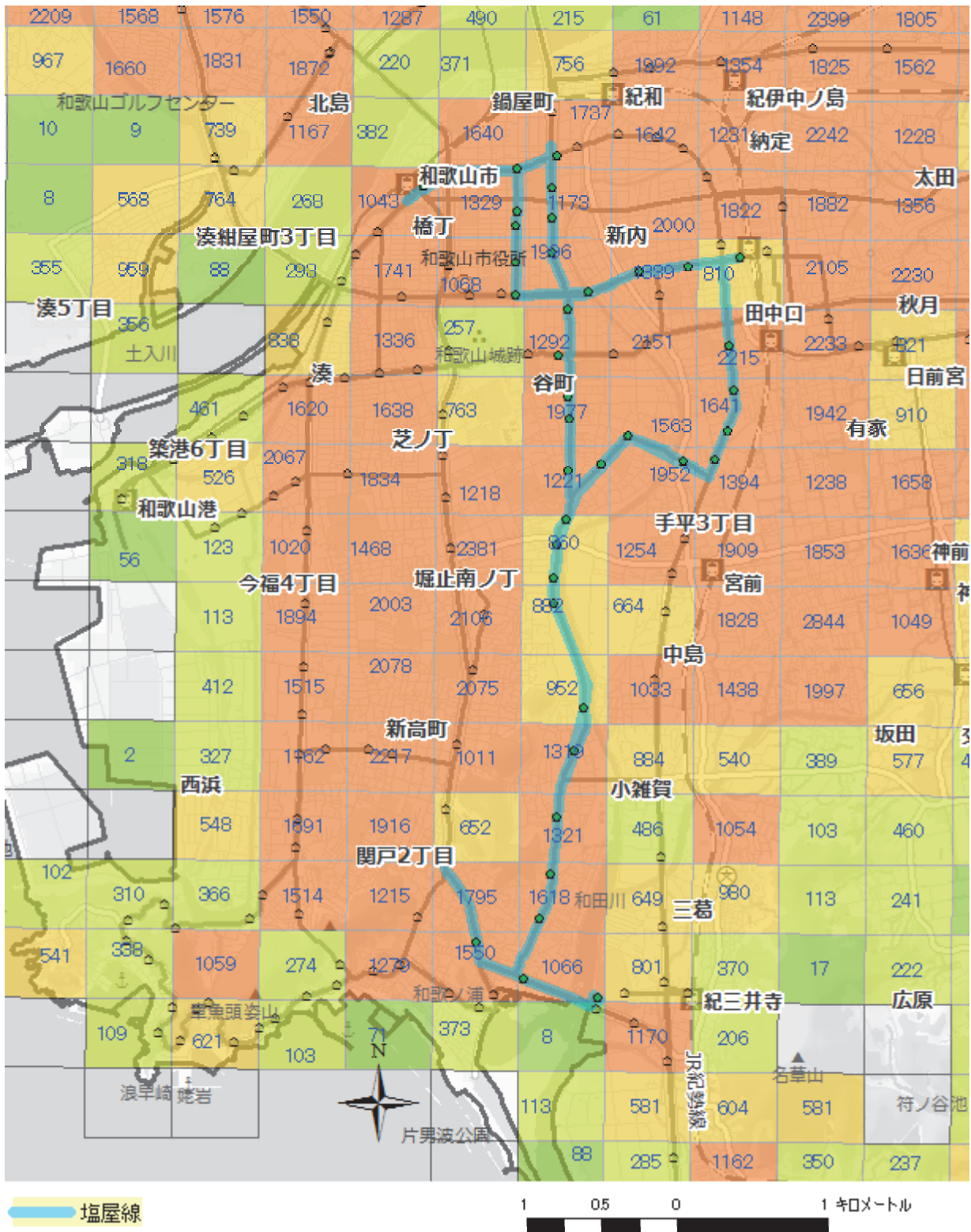


図 2.3.21 塩屋線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）

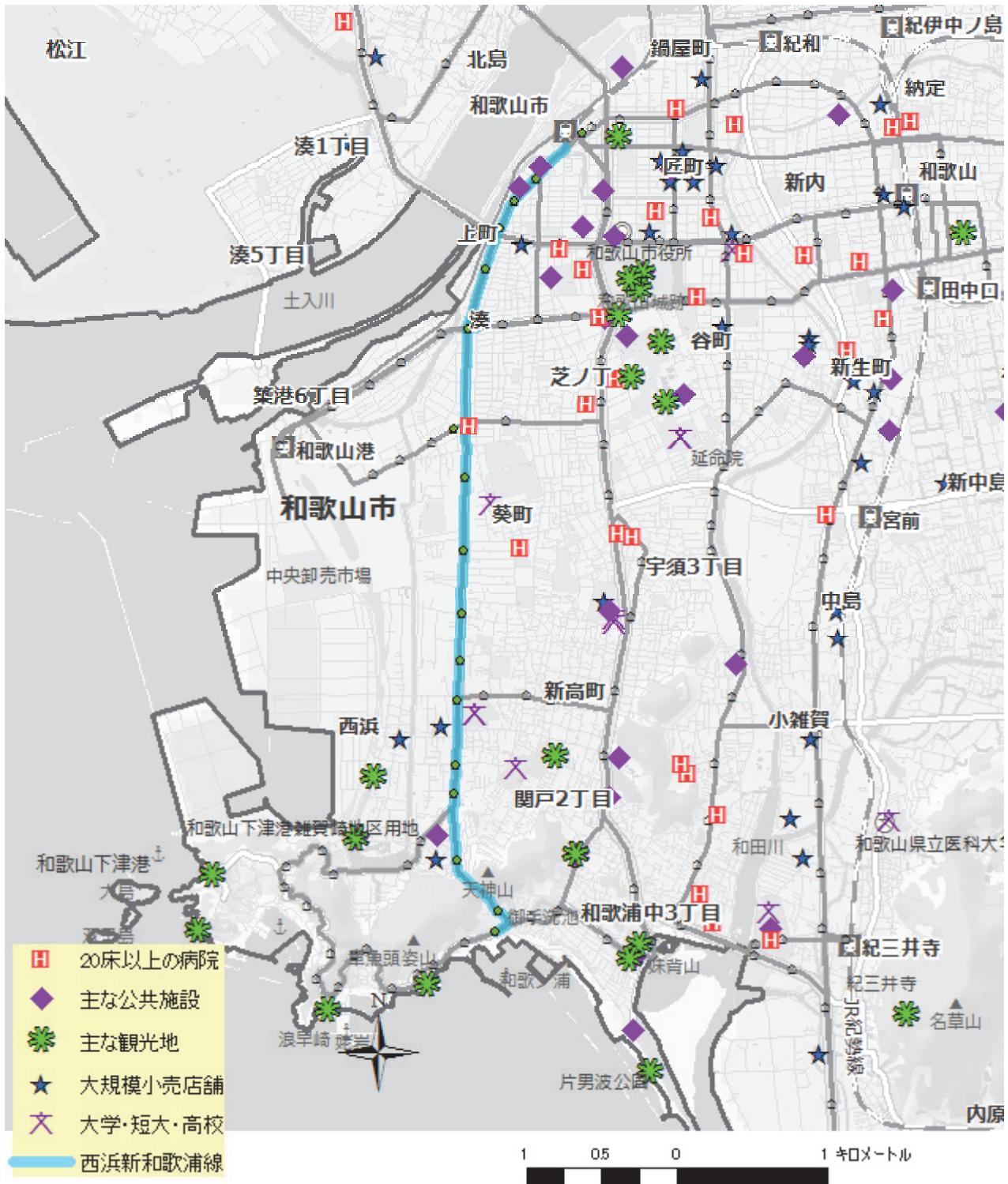


図 2.3.22 西浜新和歌浦線と沿線の主な施設等

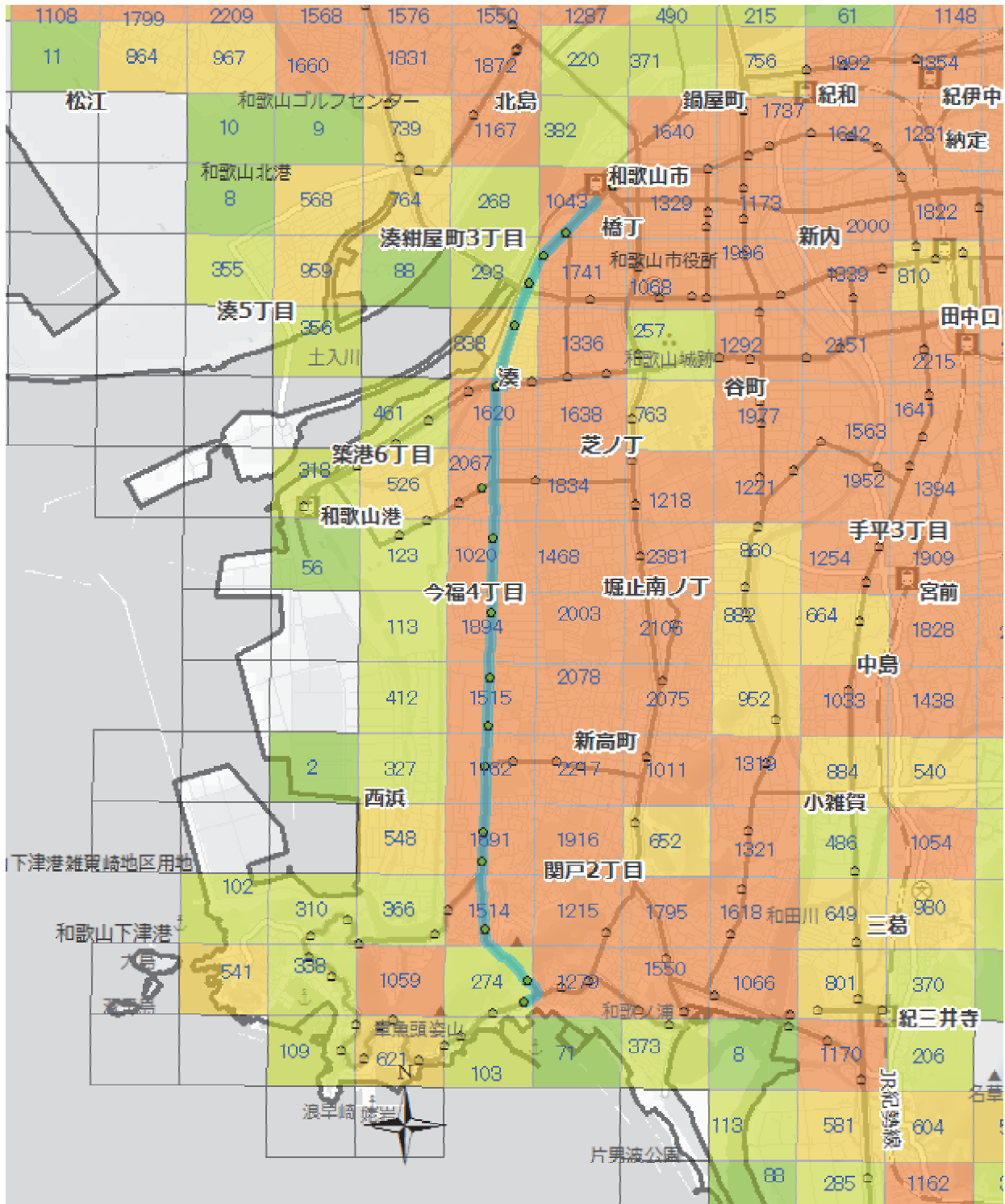


図 2.

3.23 西浜新和歌浦線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）

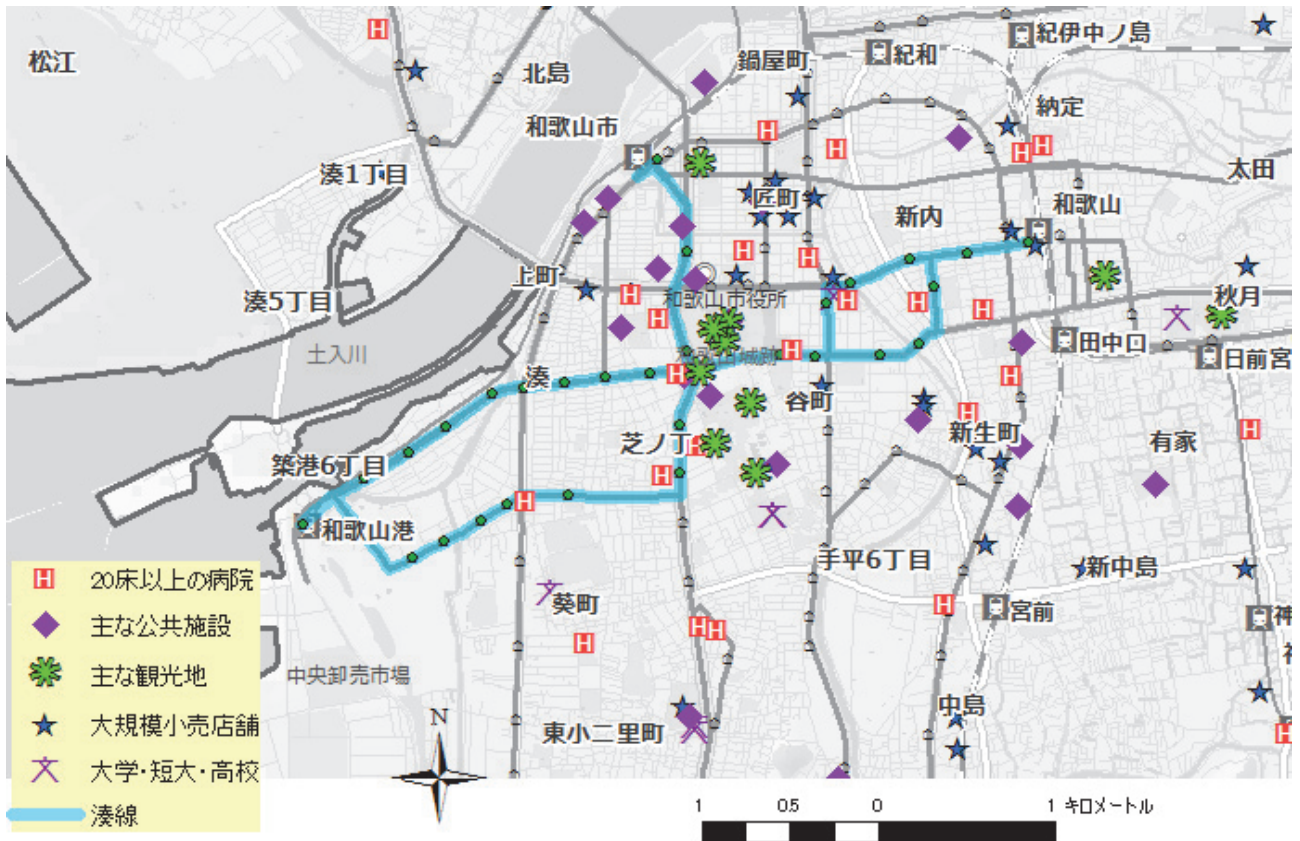


図 2.3.24 湊線と沿線の主な施設等

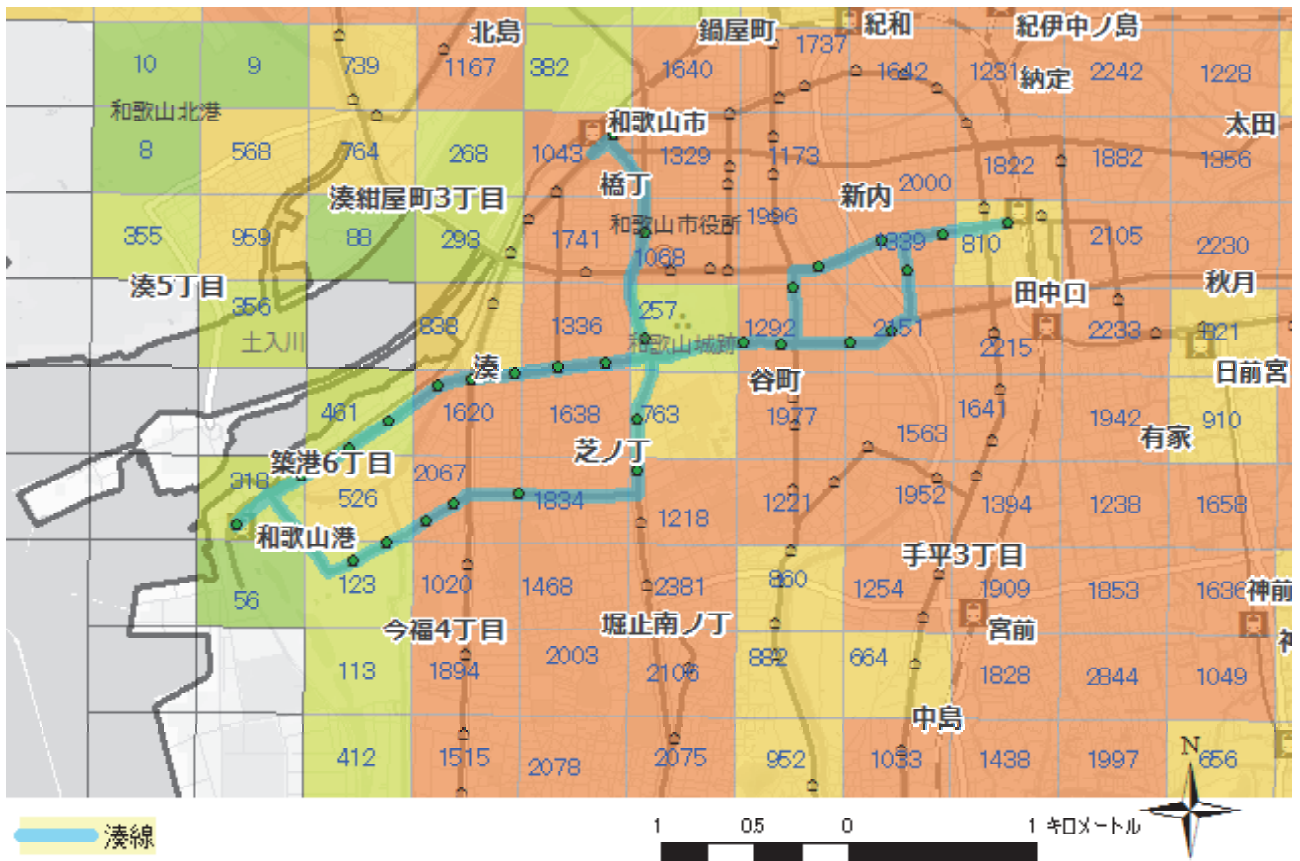


図 2.3.25 湊線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）



図 2.3.26 深山線と沿線の主な施設等

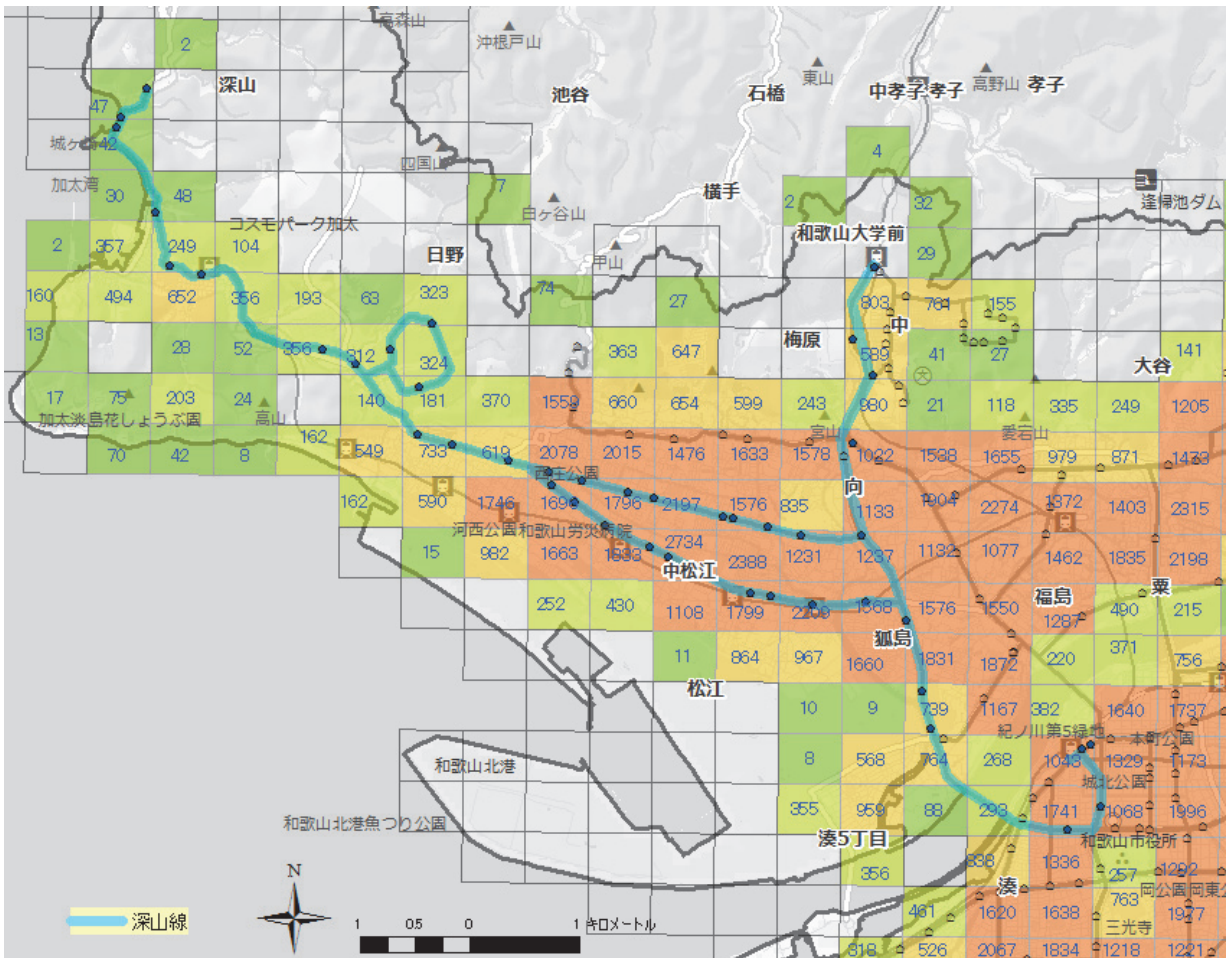


図 2.3.27 深山線と周辺の人口分布（数字は 2014 年の推計人口）

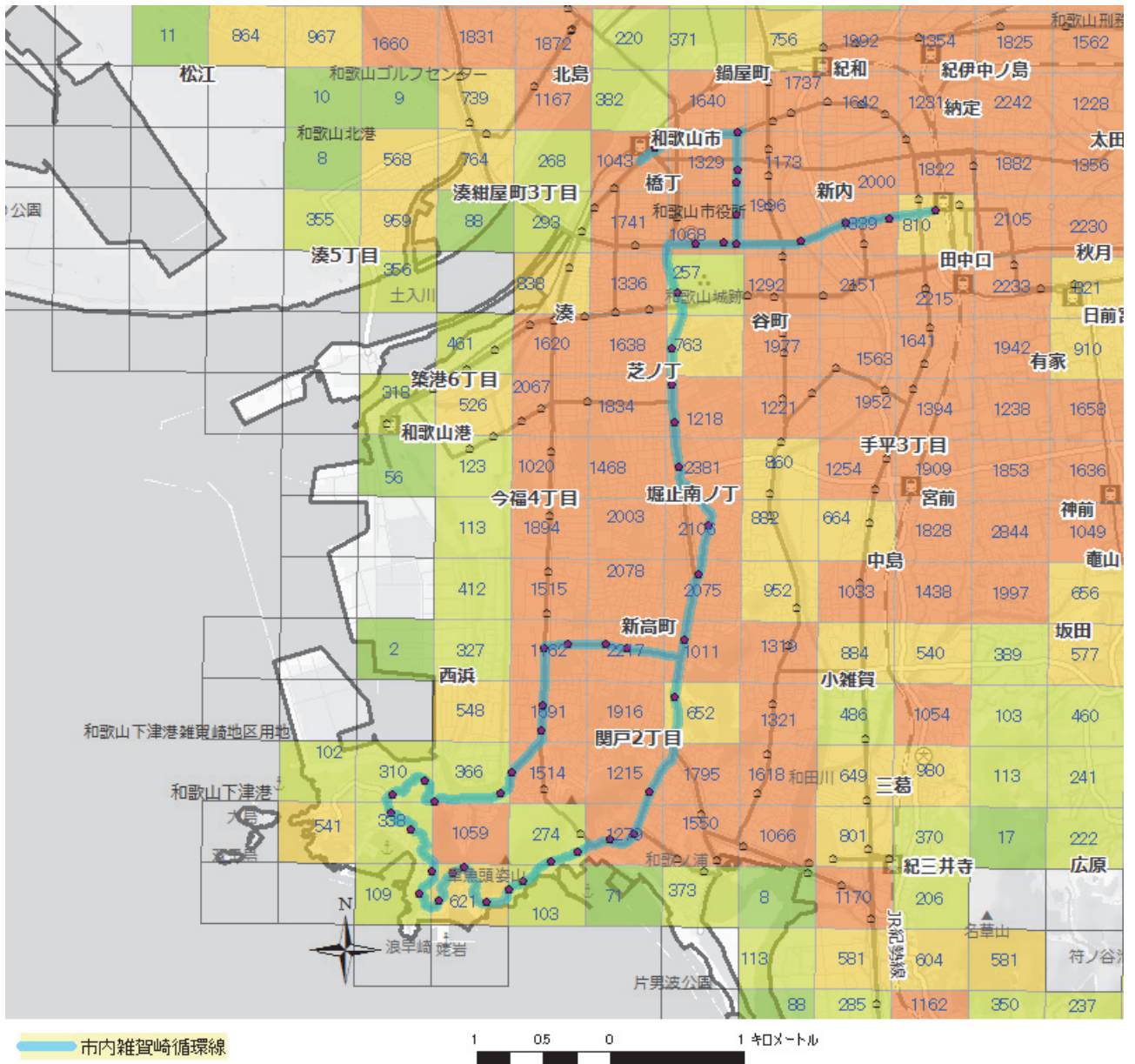


図 2.3.29 市内雑賀崎循環線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）



図 2.3.30 六十谷線と沿線の主な施設等

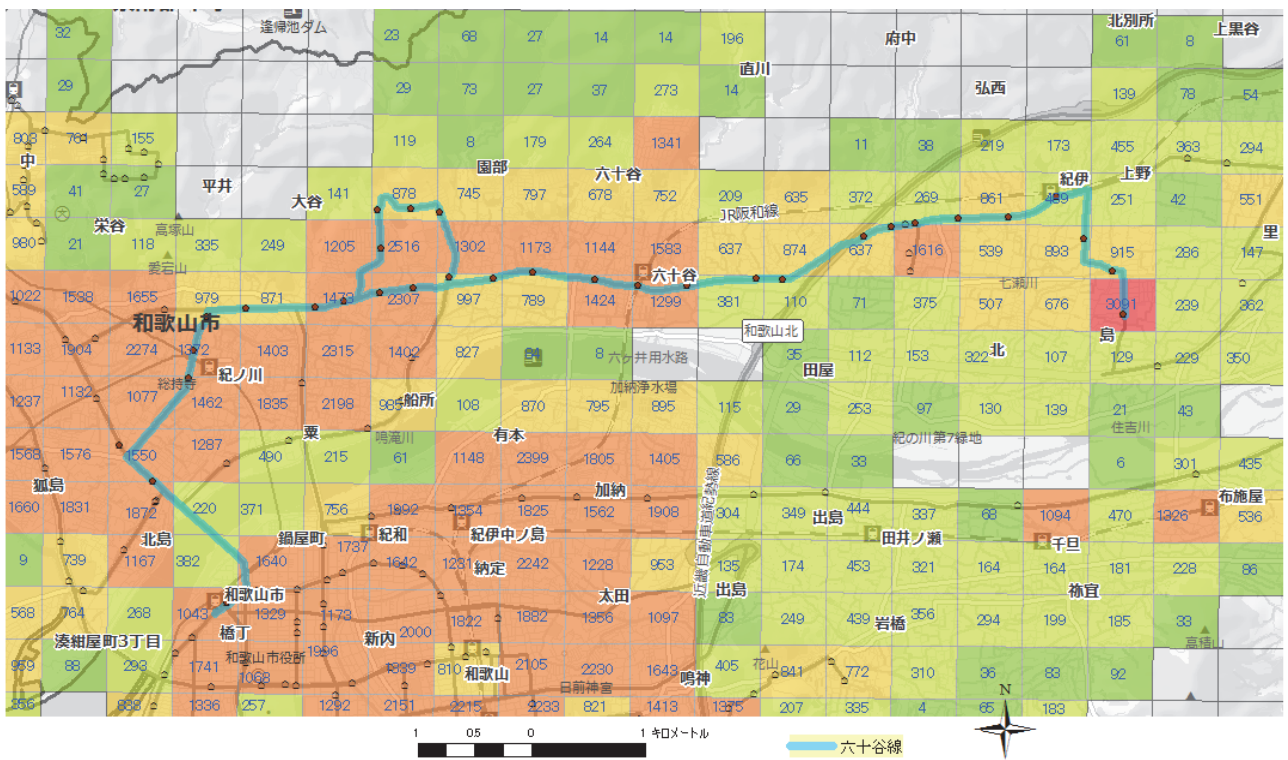


図 2.3.31 六十谷線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）

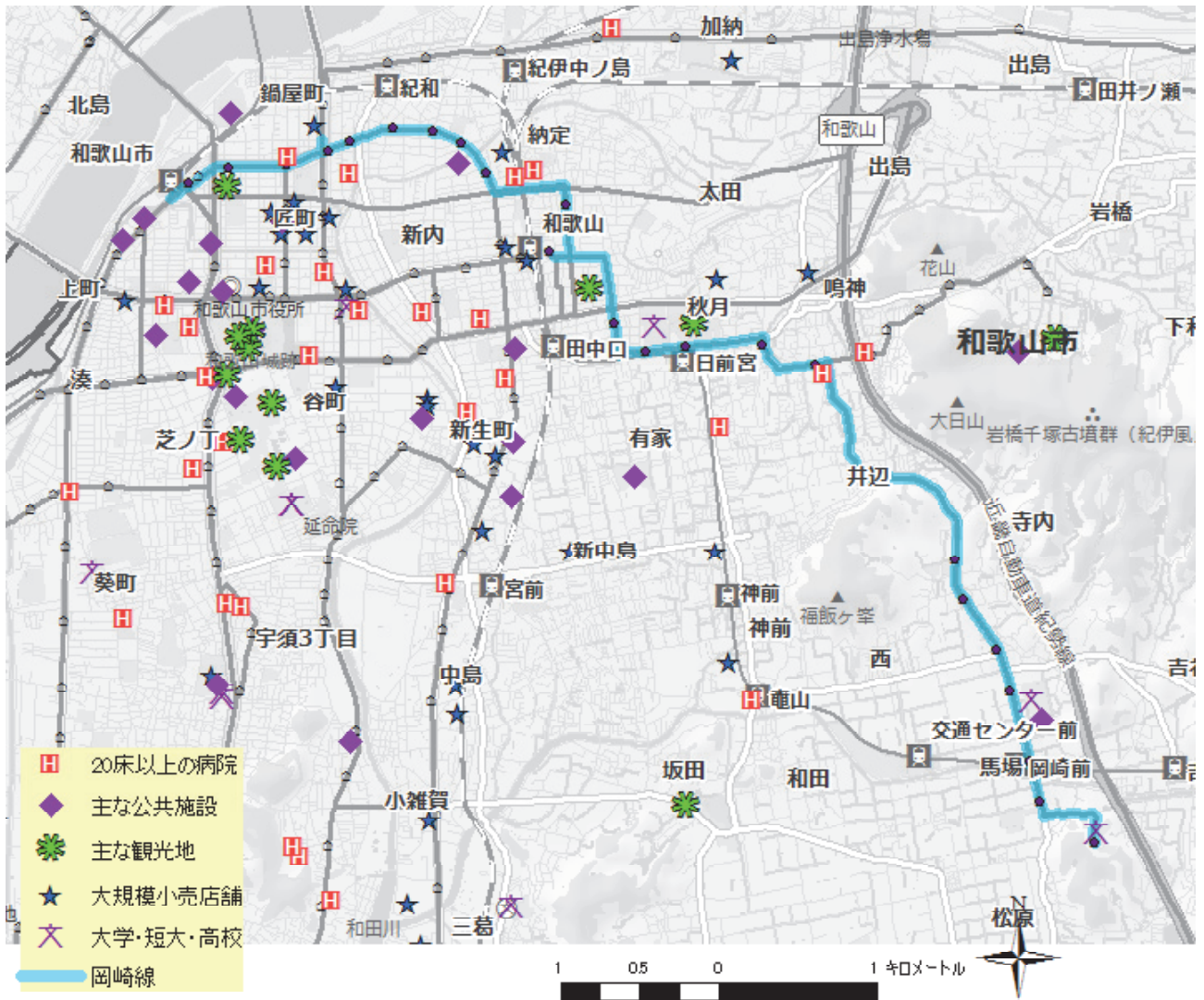


図 2.3.32 岡崎線と沿線の主な施設等

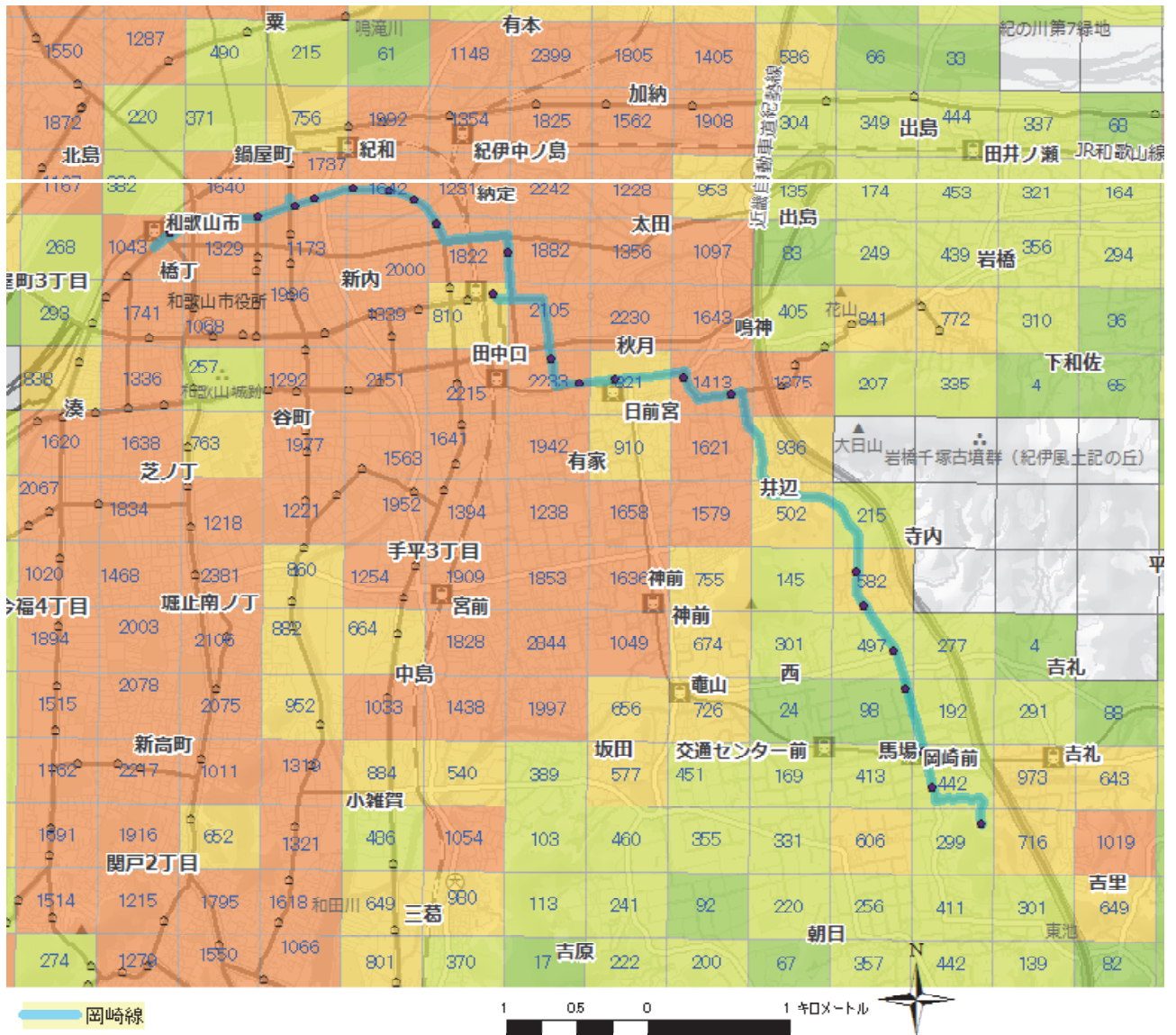


図 2.3.33 岡崎線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）

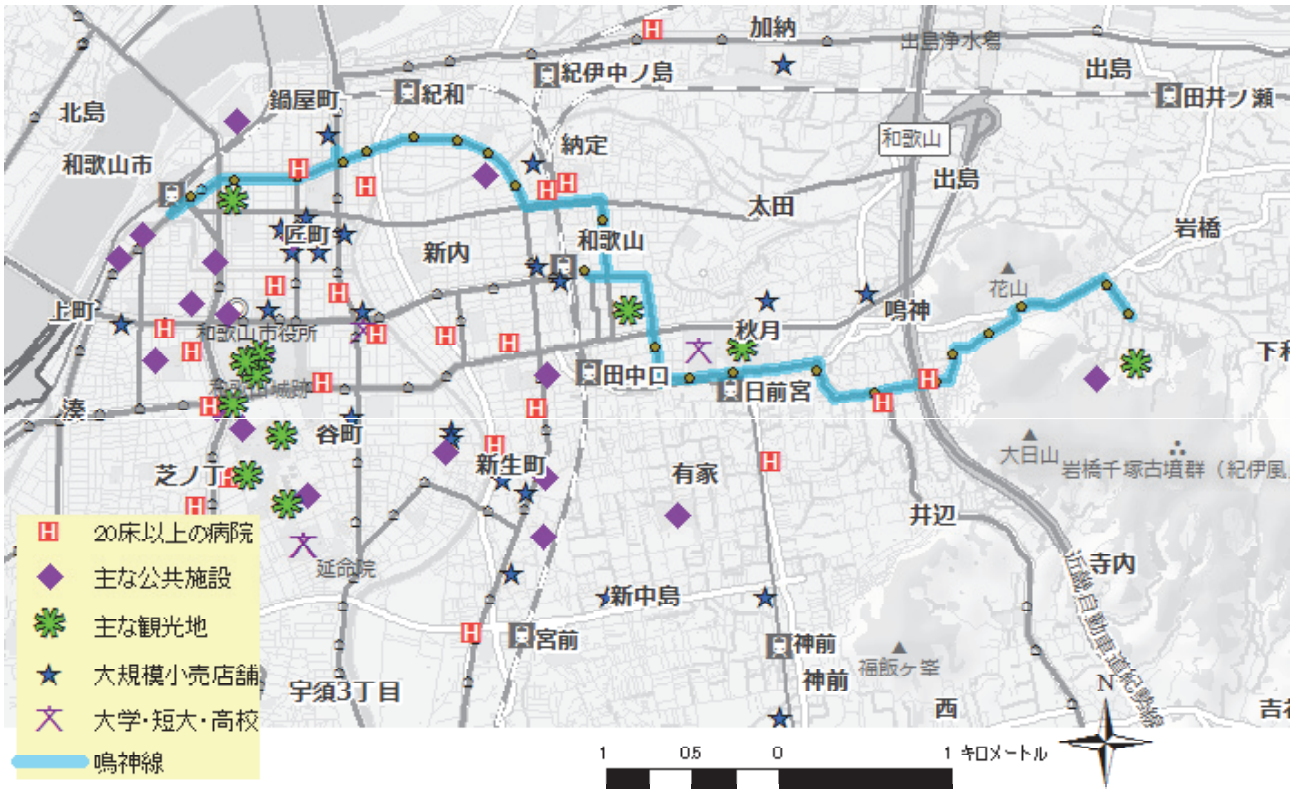


図 2.3.34 鳴神線と沿線の主な施設等

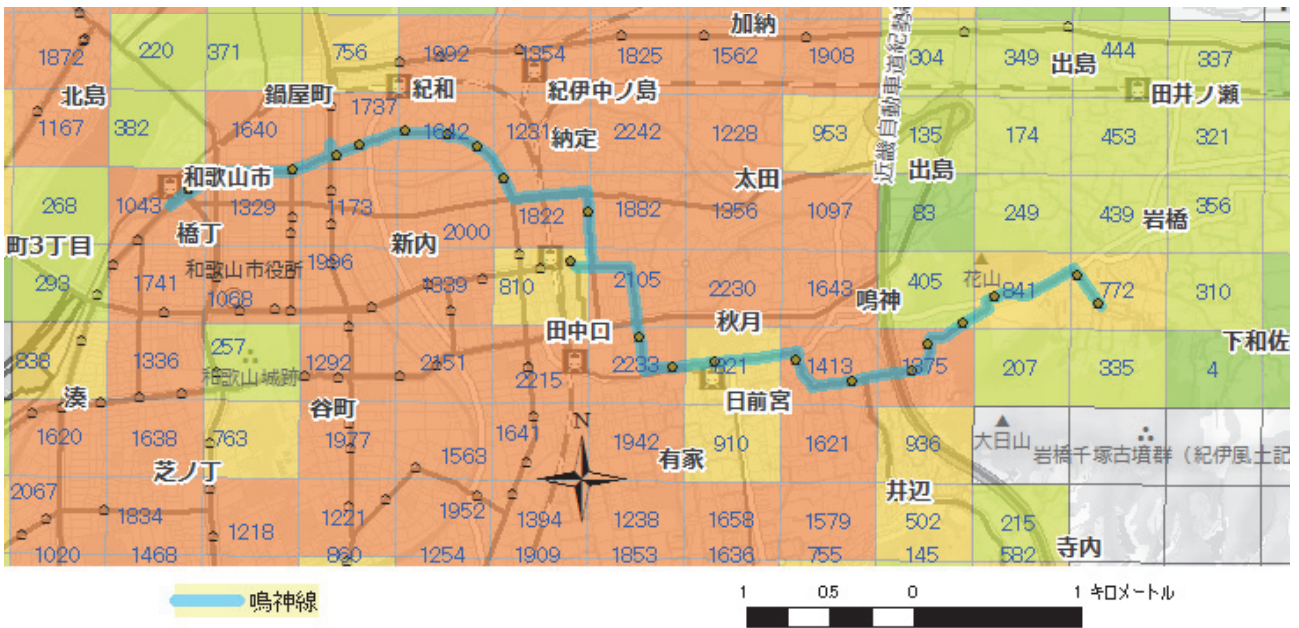


図 2.3.35 鳴神線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）



図 2.3.36 橋本線と沿線の主な施設等

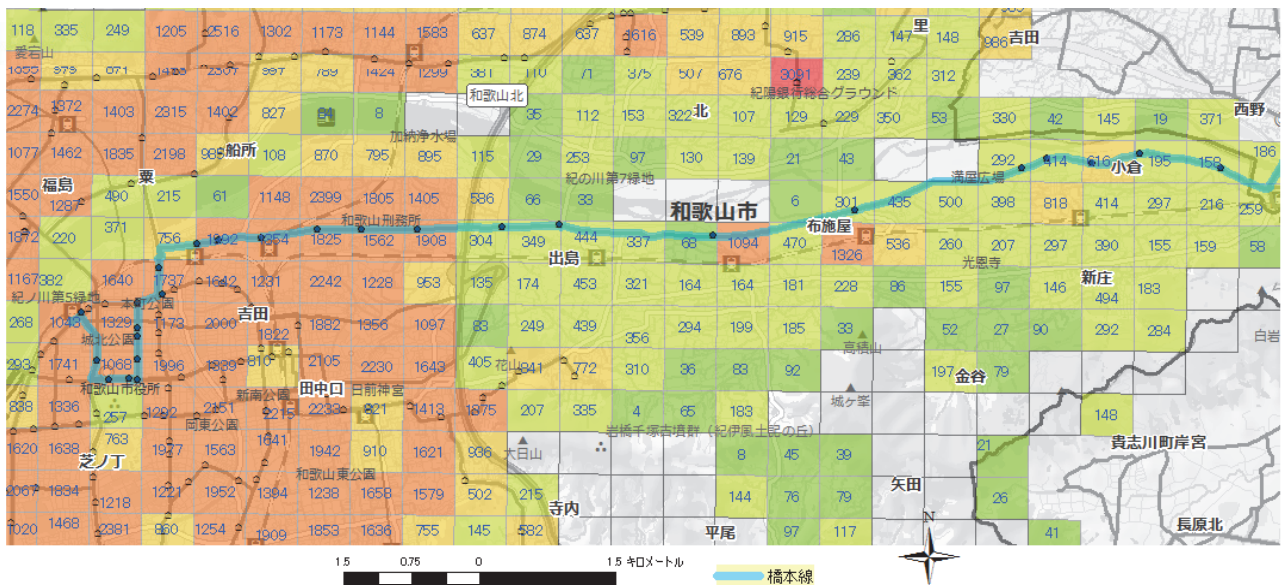


図 2.3.37 橋本線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）

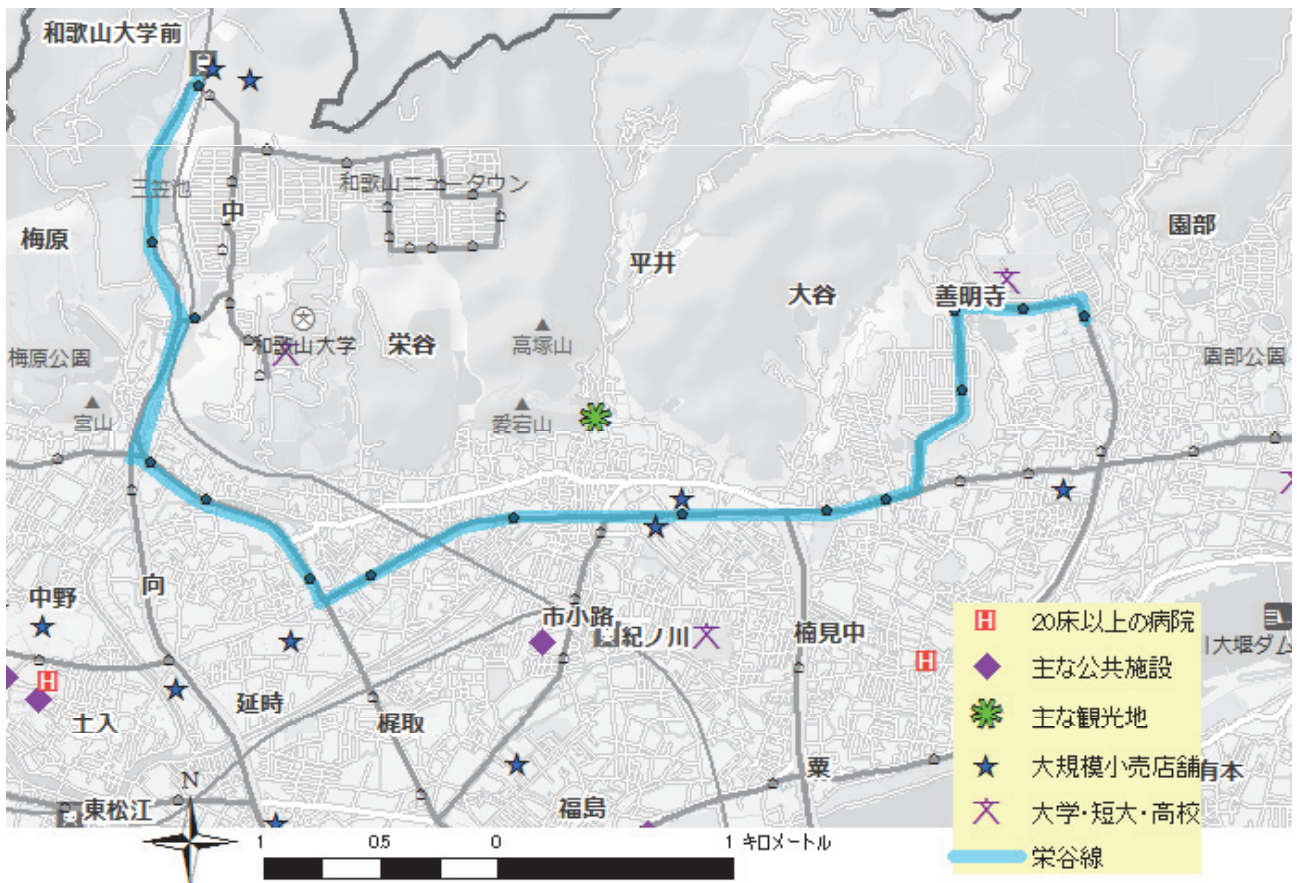


図 2.3.38 栄谷線と沿線の主な施設等

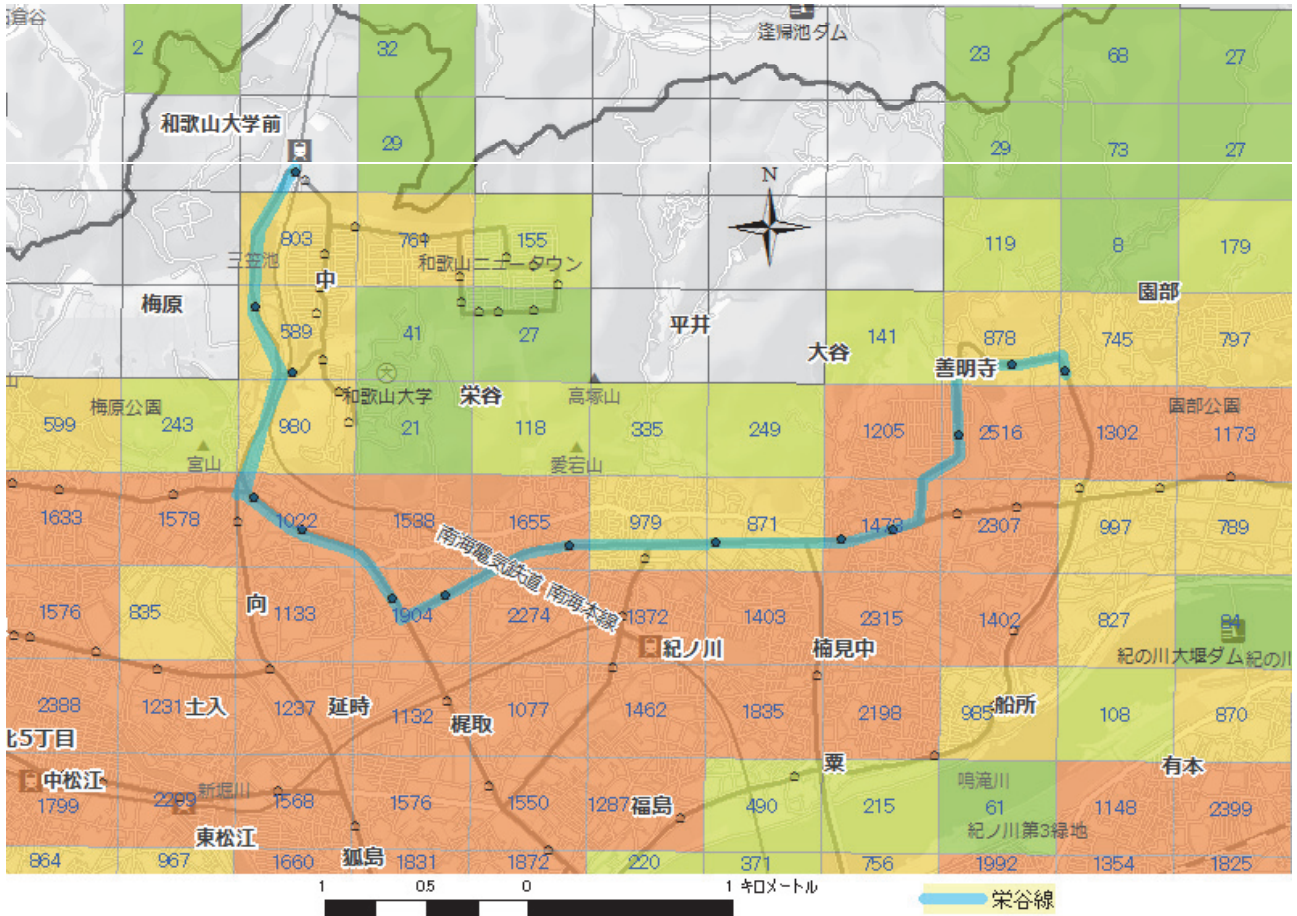


図 2.3.39 栄谷線と周辺の人口分布（数字は 2014 年の推計人口）

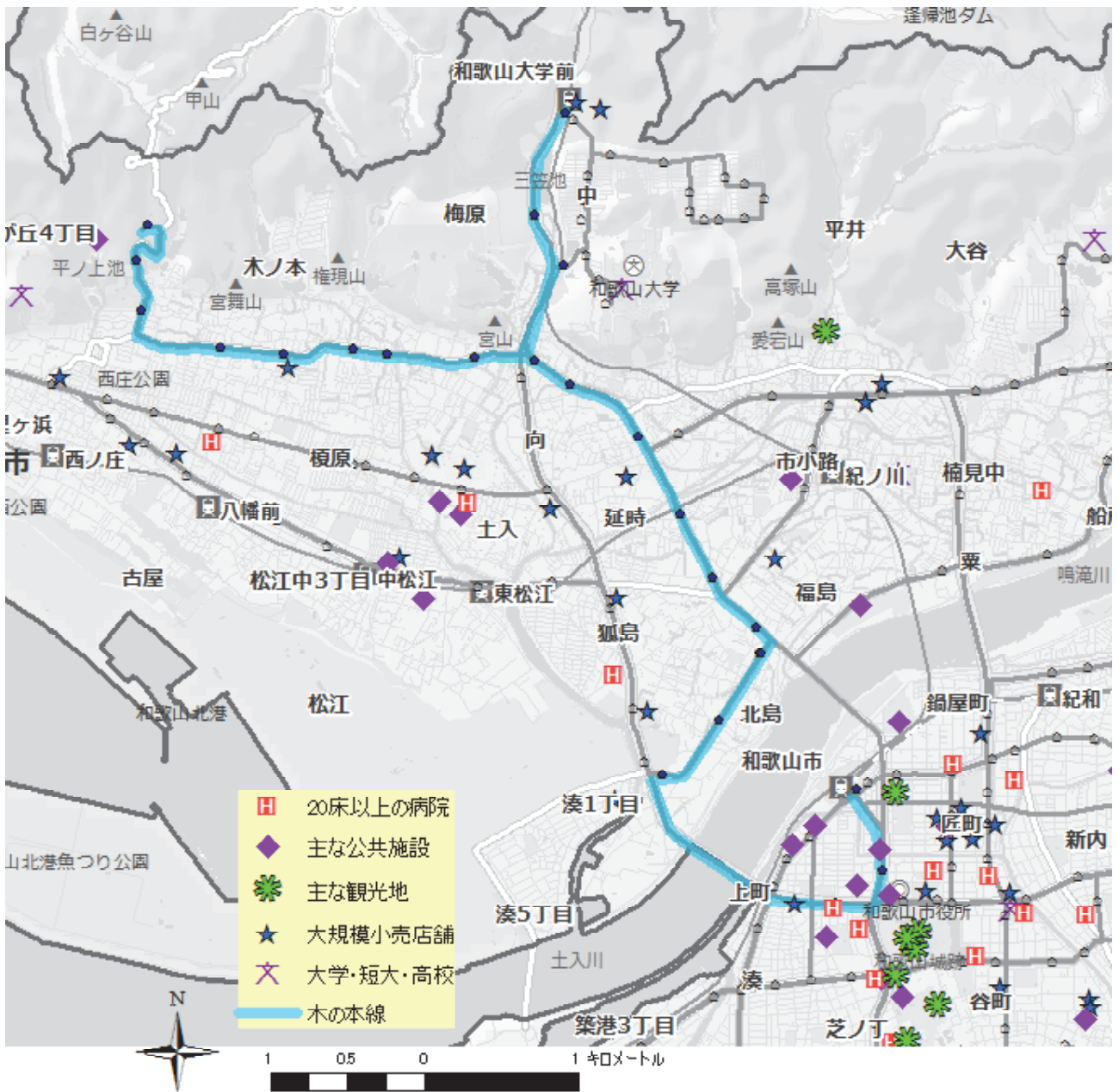


図 2.3.40 木の本線と沿線の主な施設等

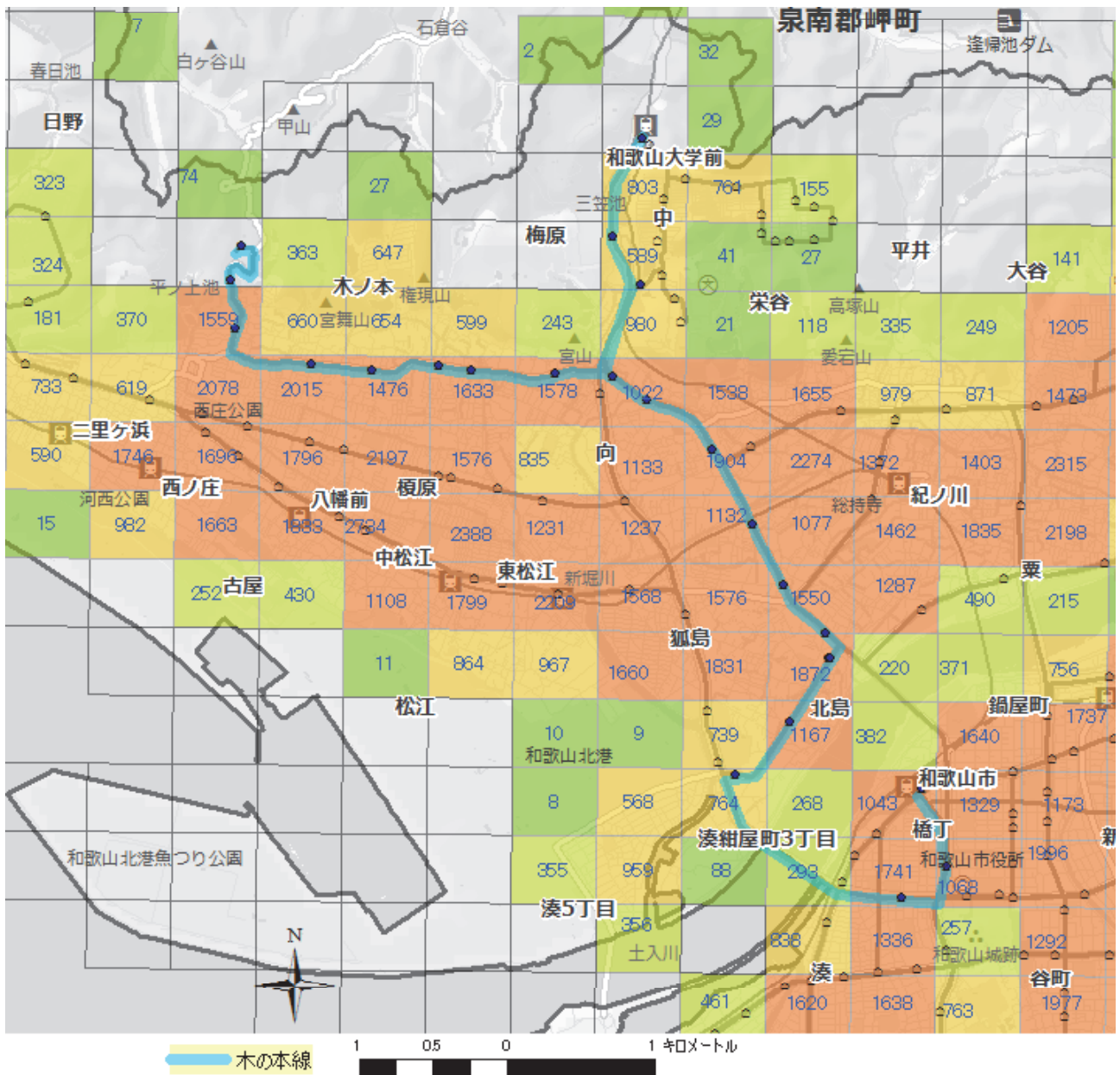


図 2.3.41 木の本線と周辺の人口分布（数字は2014年の推計人口）



図 2.3.42 琴の浦線および地域バス紀三井寺団地線と沿線の主な施設等

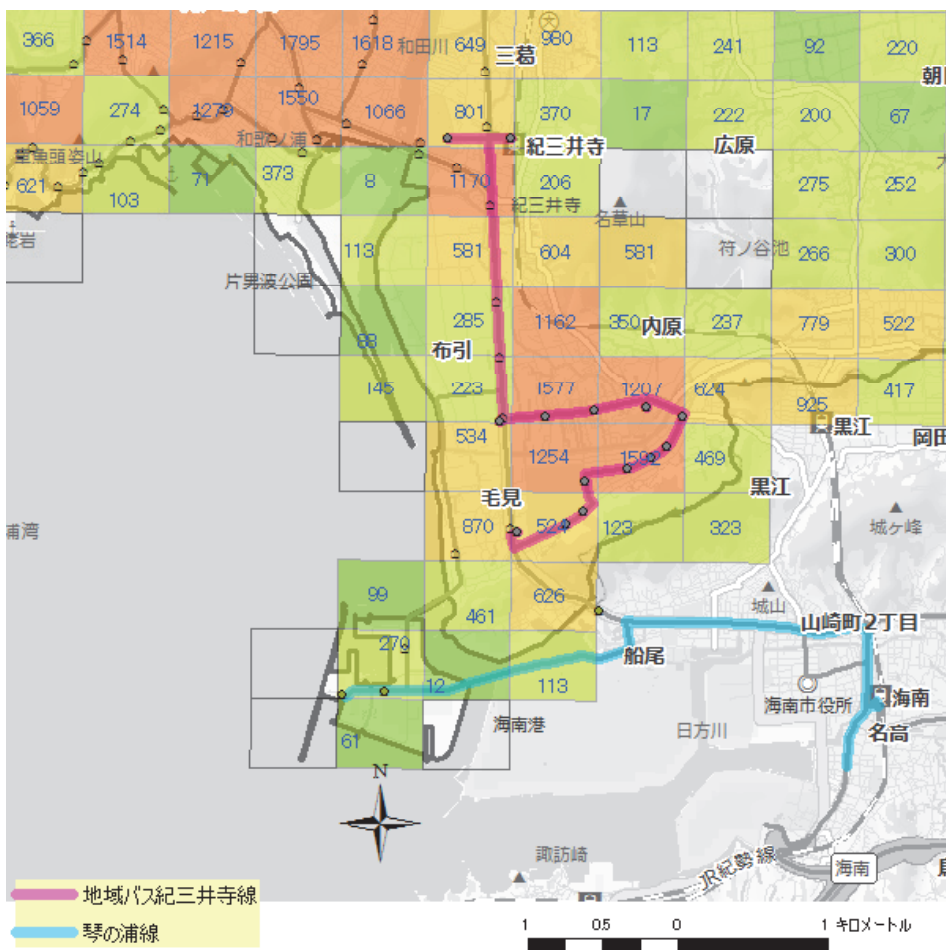


図 2.3.43 琴の浦線および地域バス紀三井寺団地線と周辺の人口分布
(数字は 2014 年の推計人口)

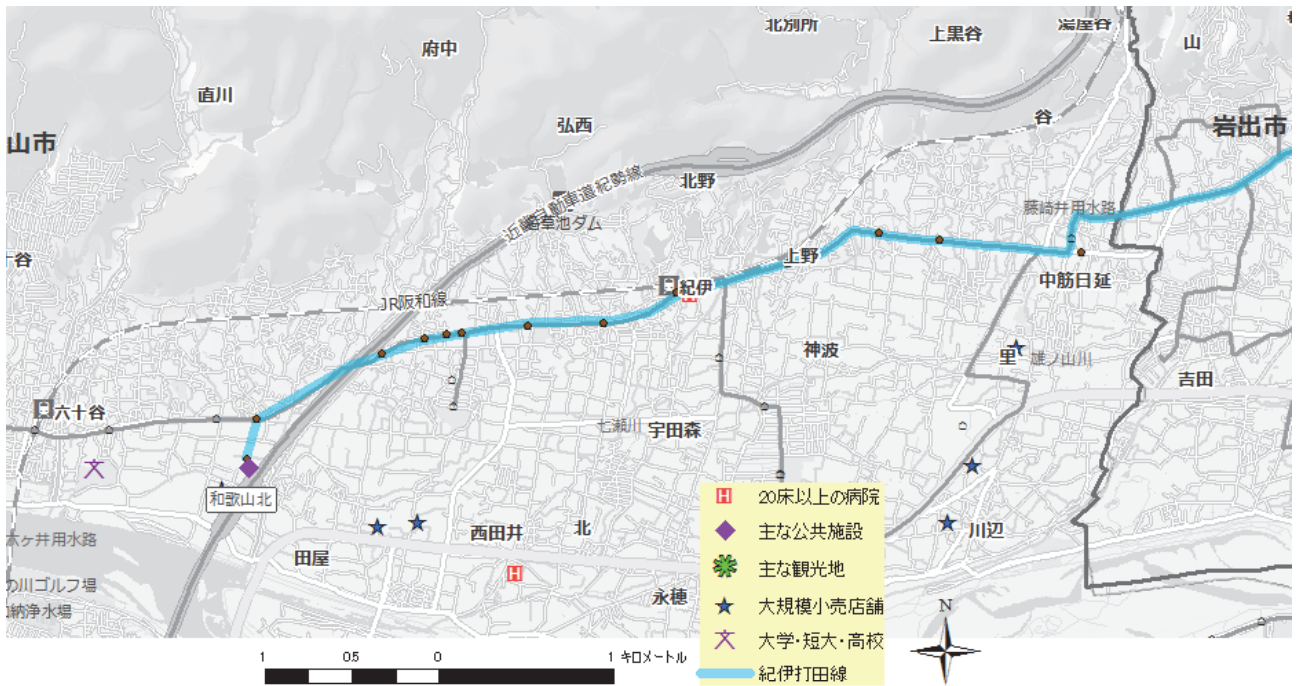


図 2.3.44 紀伊打田線と沿線の主な施設等

注 さんさんセンター紀の川～F.B.T.間は平成 27 年 10 月に廃止された

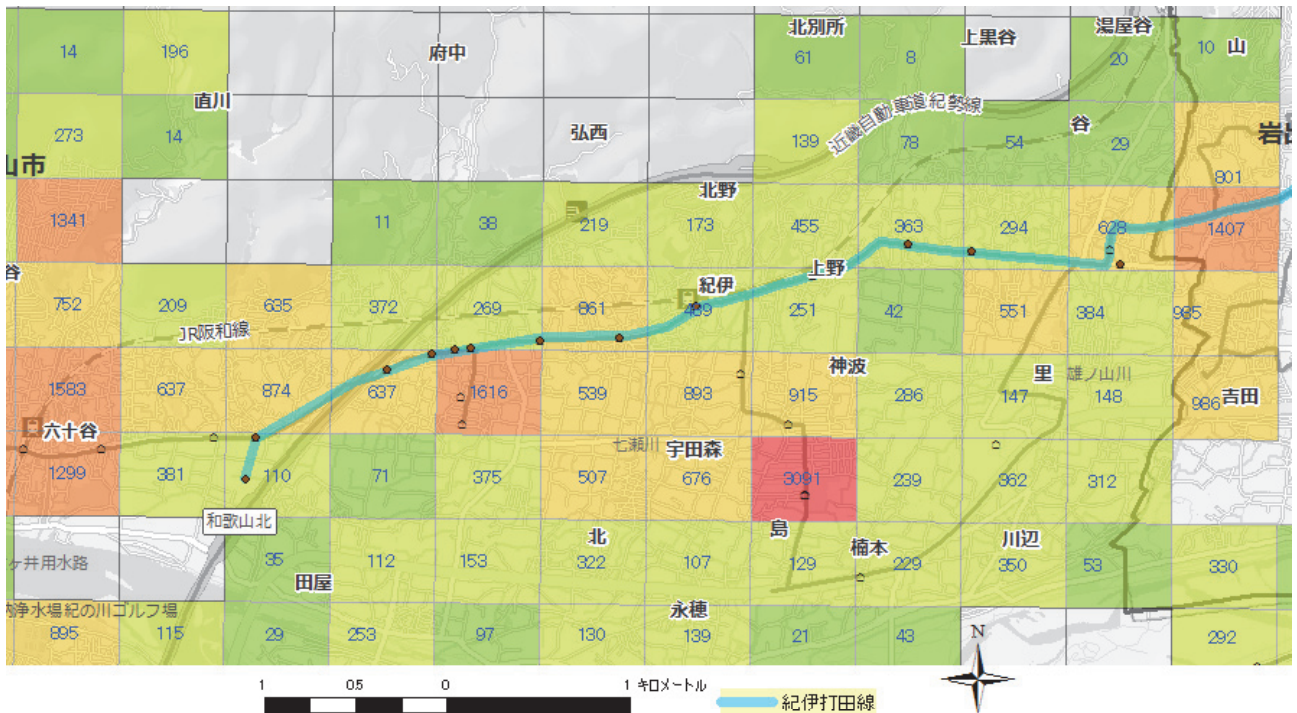


図 2.3.45 紀伊打田線と周辺の人口分布（数字は 2014 年の推計人口）

注 さんさんセンター紀の川～F.B.T.間は平成 27 年 10 月に廃止された

②設備向上の優先度が高いバス停

和歌山市には 312 カ所のバス停がある（高速バス専用のバス停 1 カ所を除く）。すべてのバス停を調査し、拠点度（駅、病院、大規模小売店舗、大学・短大・高校との距離や、平日の運行便数で評価）の順に並べた上で、上屋の有無、ベンチの有無、バリアフリー度（視覚障がい者誘導ブロックの有無）、バス停の交通安全性（1人が安全に待てるスペースがあるか）、幅 3m 以上の歩道に面しているかを考慮して要優先整備バス停を 20 カ所抽出し、具体的な要整備事項等を整理したのが次ページの表である。

表 2.3.2 設備向上の優先度が高いバス停

バス停名	拠点度指標					要整備度の判定指標					要優先整備の拠点バス停(○が該当)	具体的な要整備事項等		
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩			⑪	
	20床以上の病院からおおむね200m以内	駅からおおむね200m以内	大規模小売店舗からおおむね200m以内	大学・短大・高校からおおむね200m以内	平日便数	拠点度	上屋整備済み率	ベンチ配備済み率	バリアフリー済み率	安全バス停化率			幅3m以上の歩道に面している率	要整備方向の歩道の幅が8m以上か
	該当=○	該当=○	該当=○	該当=○	任意便数(終着便含む)	①~④の該当×100+⑤	%<低いほど要整備>	%<低いほど要整備>	%<低いほど要整備>	%<低いほど要整備>	%<高いほど補整備可能性大>	幅3m以上の歩道の幅が8m以上か		
二木町新通	○	○	○	○	620	920	0	0	100	100	100	はい	○	両方向にベンチの整備要。上屋は建築業法上、設置できない。利用者が多いため橋上からの移設も要検討課題となる
JR和歌山駅	○	○	○	○	660	860	100	100	100	100	100	はい		
公園前	○	○	○	○	574	774	100	100	100	100	100	はい		
南海和歌山市駅	○	○	○	○	594	694	100	100	100	100	100	はい		
新内					620	620	100	100	100	100	100	はい		
北の新地					615	615	0	0	0	100	100	はい	○	両方向とも、上屋、ベンチ、バリアフリーの整備要。歩道も非常に広く整備余地は十分ある
高松			○	○	408	608	50	50	0	100	50	はい	○	北行が要バリアフリー化。南行は歩道幅員3m未満のため整備困難と思われる
県行前	○				497	597	50	25	75	100	100	はい	○	北行にベンチが必要。東行は上屋とベンチとバリアフリーが必要。西行は上屋とベンチが必要。ただし東行・西行は便数少
真砂町	○				446	546	100	100	100	100	100	はい		
日赤医療センター前	○				446	546	100	100	100	100	100	はい		
車庫前	○				410	510	33	67	0	100	33	はい		南行に上屋が必要だが歩道が狭い。北行はバスカードを扱う商店の軒先が上屋代わりとなっている。3番目のバス停は朝1本のみの運行であり整備の必要性が低い
市役所前			○		407	507	67	33	100	100	67	一部はい	○	西行のうち、西側(諸国神社入り口側)のバス停にベンチが必要。西行のうち、東側のバス停に上屋、ベンチが必要(歩道が狭いため値給部分での対応を要検討)
本町4	○		○		268	468	50	100	100	100	100	はい	○	西行はベンチはあるが上屋から外れている。東行に上屋が必要
京橋	○		○		240	440	50	0	100	100	100	はい	○	北行に上屋とベンチ、南行にベンチが必要。南行にベンチは上屋の下に無理なく設置できそうである
小松原5					410	410	100	100	100	100	100	はい		
堀止					410	410	100	50	100	100	100	はい	○	北行ベンチはあるが上屋から外れている。南行にベンチが必要
水車口					408	408	0	0	100	100	0	はい		両側とも歩道が狭く、整備の余地がないようである

表 2.3.2 設備向上の優先度が高いバス停 (続き)

バス停名	拠点度指標					要整備度の判定指標					要優先整備の拠点バス停 (○が該当)	具体的な要整備事項等		
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩			⑪	
	20床以上の病院からおおむね200m以内	駅からおおむね200m以内	大規模小売店舗からおおむね200m以内	大学・短大・高校からおおむね200m以内	平日便数	拠点度	上屋整備済み率	ベンチ配備済み率	バリアフリー済み率	安全バス停化率	幅3m以上の歩道に面している率	要整備方向側が幅3m以上か		
	該当=○	該当=○	該当=○	該当=○	往復便数(終着便含む)	①~④の該当×100+⑤	%<低いほど要整備>	%<低いほど要整備>	%<低いほど要整備>	%<低いほど要整備>	%<高いほど施設整備可能性(大)>	%<幅3m以上か>		
公園前西	○	○	○		199	399	0	0	100	100	100	はい	○	東行(ベンチと上屋の整備が必要。和歌山城からJR和歌山駅方面へ向かう際の利用が想定される重要バス停であり、優先整備度が高い
和歌浦口					394		25	25	0	100	0	いいえ	○	北行(健心館前)以外、上屋、ベンチ、バリアフリーのいずれも整備されていない。北行(和バス本社前)には、和バス敷地内に整備の余地あり
秋葉山					381		50	0	100	100	50	はい	○	北行は上屋の下にベンチの設置余地あり。南行は上屋とベンチを要設置検討(秋葉山公園の敷地活用)
三木町	○	○	○	○	67	367	0	0	0	100	100	はい	○	両方向とも歩道も広く、上屋、ベンチ、バリアフリーの整備余地は十分ある。ただし便数が比較的に少ない
紀伊駅前	○	○			166	366	50	50	50	100	50	いいえ		東行には待合室があり上屋・ベンチの代わりになるが営業時間は9時~18時のみ。待合室の軒先等は終日上屋代わり利用できる。西行には非常に狭く、整備余地無し
和歌山大学前駅東口	○	○	○		154	354	100	100	100	100	100			両方向とも上屋、ベンチの整備要だが、歩道が狭い。ただしバスベイスの端部に若干の整備余地あり。南行はホテルの軒先が上屋代わりとなる。
本町3			○		240	340	0	0	100	100	0	いいえ	○	両方向とも上屋、ベンチの整備要だが、歩道が狭い。ただしバスベイスの端部に若干の整備余地あり。南行はホテルの軒先が上屋代わりとなる。
本町2		○	○		240	340	0	100	100	100	100	はい		両方向とも上屋、ベンチ、大規模小売店舗や銀行の軒先が上屋代わりとなる
医大病院	○			○	124	324	100	100	100	100	100			西行は上屋とベンチの整備要、東行と北行は上屋、ベンチ、バリアフリーの整備要。南行はベンチの整備要(商店街のオーニングが上屋代わりとなる)。全方向とも歩道が広く整備余地は十分にある
北新橋	○		○		119	319	25	0	75	100	100	はい	○	両方向とも上屋、ベンチ、バリアフリーの整備要だが、歩道が狭く、整備余地無し
河北中学校前	○		○		103	303	0	0	0	100	0	いいえ		北行は上屋、ベンチの整備要で、歩道が広く整備余地あり。南行はベンチの整備要(商店街のオーニングが上屋代わりとなる)
ブラクリT3	○		○		92	292	0	0	100	100	100	はい	○	両方向とも上屋、ベンチ、バリアフリーの整備要だが、歩道が狭く、整備余地無し

表 2.3.2 設備向上の優先度が高いバス停（続き）

バス停名	拠点度指標					要整備度の判定指標					要優先整備の拠点バス停（○が該当）	具体的な要整備事項等		
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩			⑪	
	20床以上の病院からおおむね200m以内	駅からおおむね200m以内	大規模小売店舗からおおむね200m以内	大学・短大・高校からおおむね200m以内	平日便数 (往復便数(終着便含む))	拠点度 ①~④の該当×100+ ⑤	上屋整備済み率 % (低いほど要整備)	ベンチ配備済み率 % (低いほど要整備)	バリアフリー済み率 % (低いほど要整備)	安全バス停比率 % (低いほど要整備)	幅3m以上の歩道に面している率 % (高いほど整備可能性大)	幅3m以上の歩道の歩道幅が幅3m以上か		
堀詰橋	該当=○	該当=○	該当=○	該当=○	92	292	0	100	0	100	100	はい	○	両方向ともバリアフリー化要で、至近まで誘導ブロッグが来ているためすべしでも整備可能と思われる。橋上にある南行をやや南に移動すれば、両方向とも上屋の設置が可能となる
医大病院(地域)	○			○	78	278	100	100	100	100	100	はい		
西浜			○	○	69	269	0	0	0	100	0	はい	○	両方向とも上屋、ベンチ、バリアフリーの整備要だが、歩道が狭く、整備余地無し。ただし北行はバス停をやや北に移動することで、コンビニエンスストアとの連携による整備の可能性が出てくる
屋形町	○		○		67	267	0	0	0	100	100	はい	○	3方向とも上屋、ベンチ、バリアフリーの整備要。西行は電力会社の軒下が上屋代わりになっており、誘導ブロッグが至近まで来ているためバリアフリーは容易と思われる
宇治					259	259	0	0	0	100	100	はい	○	両方向とも上屋、ベンチの整備要で、歩道が広く整備余地はある
津屋	○				159	259	0	0	25	100	0	はい		全方向とも上屋、ベンチの整備要だが歩道が狭く整備余地無し
新小平	○		○		57	257	0	0	0	100	100	はい	○	両方向とも上屋、ベンチ、バリアフリーの整備要で、歩道も広く整備の余地はある

2-3 サイクルアンドバスライド用駐輪場の設置可能性

地球環境に優しいまちづくりや健康的なライフスタイルの推進、バス停勢圏の拡大による経営環境の改善といった観点から、わが国各地で「サイクルアンドバスライド」の取り組みが進められている（中核市における取り組み事例を後に示す）。

そこで、和歌山市におけるサイクルアンドバスライド導入の可能性を検討するため、市内の全バス停を対象に次のような調査を実施した。調査結果の要点を図 2.4.1、図 2.4.2 に示し、調査結果の詳細を参考資料として本報告書の最後に示す。これらの結果から、サイクルアンドバスライド用駐輪場設置可能性のあるバス停が全市域に多数分布していることが分かった。

なお、今回は主として「駐輪場の設置余地」に着目しての調査にとどめている。サイクルアンドバスライド用駐輪場の整備に向けては、バス停の利用状況や、バス停周辺の人口・施設の分布状況、周辺住民などの利用意向といった調査を併せて実施する必要がある。

調査期間 平成 27 年 6 月～9 月

調査方法 現地調査および Google ストリートビューでの調査

調査内容 バス停の位置、構造、歩道、周辺用地の所属（民地、公有地の別）等を調査し、「設置余地有」「用地取得・借用等できれば有」「用地取得等が困難と考えられる」「設置済み」に分類

表 2.4.1 駐輪場設置可能性に関するバス停の分類

分類	説明
設置余地有 （設置可能性高）	歩道や周辺の公有地またはバス会社敷地に、駐輪場施設を設置する余地があり、かつ転用が比較的容易と考えられるバス停
用地取得・借用等できれば有 （設置可能性中）	周辺の公有地または民有地に、駐輪場施設設置に適した用地があり、これを取得または借用できれば駐輪場を設置できそうなバス停
用地取得等が困難と考えられる （設置可能性低）	周辺に用地がないか、あっても取得等が困難と予想されるバス停
設置済み	付近に、市営自転車等駐車場や民営自転車預かり所など、利用者を限定しない駐輪場（有料のものを含む）が設置済みのバス停



図 2.4.1 歩道や周辺の公有地またはバス会社敷地に駐輪場設置余地のあるバス停
 (駐輪場設置可能性高のバス停)

注 バス停には上り下り、東西南北などの向きがあるが、それらのうち1つでも駐輪場設置余地のあるバス停を示している









図 2.4.2 周辺用地の取得・借用等で駐輪場設置可能性が出てくるバス停
 (駐輪場設置可能性中のバス停)

注 バス停には上り下り、東西南北などの向きがあるが、それらのうち1つでも駐輪場設置可能性のあるバス停を示している

表 2.4.2 中核市におけるサイクルアンドバスライドの導入事例

中核市名	バス会社	説明
旭川市	旭川電気軌道、道北バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車とバスの乗り継ぎ環境の改善によるバス利用促進として、サイクル&バスライド駐輪施設整備事業を平成 21 年度から実施 ・ 平成 21 年度に 3 カ所で試験実施したところ、多い所で 1 日最大 22人が駐輪してバスに乗り換えるなど一定の効果 ・ 平成 22 年度に 5 カ所に増やして試験実施。5 カ所すべてに駐輪ラック 3 基18台分を置き、バス利用者ための駐輪場と明記 ・ 平成 24 年度現在、11 箇所に設置 <p>出典：2010年 10 月 22 日付北海道新聞朝刊 および旭川市(2013)「旭川市公共交通グランドデザイン」</p>
宇都宮市	関東自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「宇都宮都市交通戦略」において幹線バス路線と位置づけられたバス路線沿線において、道路幅員などの状況を踏まえながら道路上への駐輪場整備を推進 ・ 市有地や公共施設の活用についても検討 ・ さらに、バス事業者と連携し、路線バスの営業所や車庫等への駐輪場整備を継続して推進 ・ さらに、幹線バス路線沿線のバス停付近の民間商業施設と連携して、施設の既存駐輪場や敷地へのサイクルアンドバスライド駐輪場の整備についても検討 ・ 平成 26 年 11 月現在、市内の 22 カ所に設置済 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p>サイクルアンドバスライド駐輪場の例（右は民間事業者である銀行が敷地内の駐輪場を開放した例）</p> <p>出典：宇都宮市「自転車のまち推進計画」、平成 22 年 12 月 足利銀行「「サイクルアンドバスライド駐輪場」の設置について」、平成 26 年 11 月 21 日</p>

中核市名	バス会社	説明
高槻市	高槻市営	<ul style="list-style-type: none"> 平成 19 年に約 20 台の駐輪場をバス停 1 カ所の近くに設置 平成 26 年現在、8 カ所整備済み  <p data-bbox="1023 600 1433 674">サイクルアンドバスライド駐輪場の例</p> <p data-bbox="486 730 1378 808">出典：高槻市「たかつき自転車まちづくり向上計画」、平成 27 年 平成 25 年 9 月 6 日付日本経済新聞電子版ニュース</p>
高松市	ことでんバス	<ul style="list-style-type: none"> 平成 25 年 4 月に、路線バス事業者が行うバス停付近への駐輪場整備を支援する制度を創設 この制度は、バス利用者数や放置自転車の数などを踏まえて設置場所を選定し、整備費の半額程度を補助するもの 平成 28 年 3 月現在、この制度を活用したサイクル&バスライド駐輪場が 8 カ所供用中   <p data-bbox="486 1491 1362 1525">大規模小売店舗駐車場への設置例（右の出典はグーグルアース）</p>   <p data-bbox="486 1939 1350 2011">幹線道路の歩道の余剰空間を活用した設置例 郊外のバス停への設置例</p> <p data-bbox="486 2029 1350 2107">出典：高松市「サイクル&バスライド駐輪場の整備について」、平成 25 年 6 月 7 日付四国新聞朝刊</p>

中核市名	バス会社	説明
福山市	中国バス	<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年度に「サイクル&バスライド」の実証実験を市内3カ所のバス停で実施 ・各バス停近くの市有地や県有地に自由に利用できる駐輪場（2～6台、無料）を整備 ・市の広報誌やホームページで実験を周知し、駐輪場にも実施中の立て看板を設置 ・実証実験期間中には、利用者に利用の目的や頻度、より便利に利用するための市への要望などを聞き取り調査 ・事業費は約60万円 <p>出典：平成26年1月28日付山陽新聞朝刊</p>
松山市	伊予鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20～21年度に、国土交通省松山河川国道事務所が実証実験をし、約56%が「駐輪場があればバスを利用する」と回答 ・これを受けて平成23年度に、同事務所と県警が、松山市南部の国道沿いのバス停2カ所付近に無料駐輪場を設置。50万円で県警管理の歩道部分に緑色の舗装や標識を整備 ・同事務所はその後、松山市北部の国道沿いでも実証実験を実施 <p>出典：平成23年3月5日付愛媛新聞、平成25年1月24日付愛媛新聞</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>松山市南部の歩道橋の下部を利用して設置されたサイクルアンドバスライド用駐輪場（出典：グーグルストリートビュー）</p> </div> </div>

中核市以外では、静岡市、浜松市、新座市、三郷市、厚木市、茅ヶ崎市、宇部市、佐野市、鹿沼市、三鷹市等でサイクルアンドバスライドの取り組み事例がある。

2-5 交通手段分担率の状況

和歌山市の平日の代表交通手段構成は、平成 12 年から平成 22 年にかけて自動車の割合が約 4 ポイント上昇し、52.9 %となっている。この数字は、近畿圏全体の自動車分担率（31.3 %）を大きく上回るものである。また、近畿圏全体の自動車分担率が平成 12 年（31.7 %）から平成 22 年（31.3 %）にかけて横ばいで推移しているのに対し、和歌山市では増加を続けている。平成 22 年の鉄道の分担率は 5.3 %、バスの分担率は 2.0 %で、ともにおおむね横ばいである。自転車と徒歩の分担率が、平成 12 年から平成 22 年にかけてそれぞれ 1.5 ポイント、2.9 ポイント減少している。

平成 22 年の平日の代表交通手段構成を目的別に見ると、登校や出勤における公共交通（鉄道+バス）の分担率が、全目的における分担率を上回っている。

平成 22 年の平日の代表交通手段構成を地域別に見ると、どの地域においても公共交通（鉄道+バス）の分担率は 10 %を下回っている。北東部では自動車の分担率が 63 %に達しており、和歌山市計を約 10 ポイント上回っている。東部の自動車分担率も 60 %に達している。自動車分担率が 50 %を下回っているのは中心部（48.5 %）だけである。

平日の代表交通手段分担率の推移(全目的)

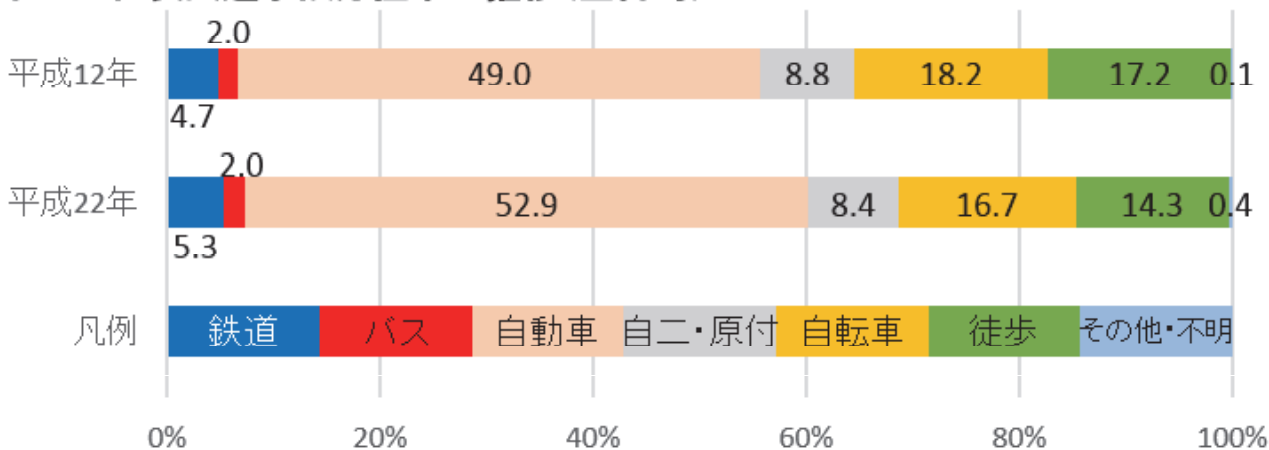


図 2.5.1 平日の代表交通手段分担率の推移（全目的） 出典：近畿圏 PT より作成

平日の目的別代表交通手段分担率(平成22年)

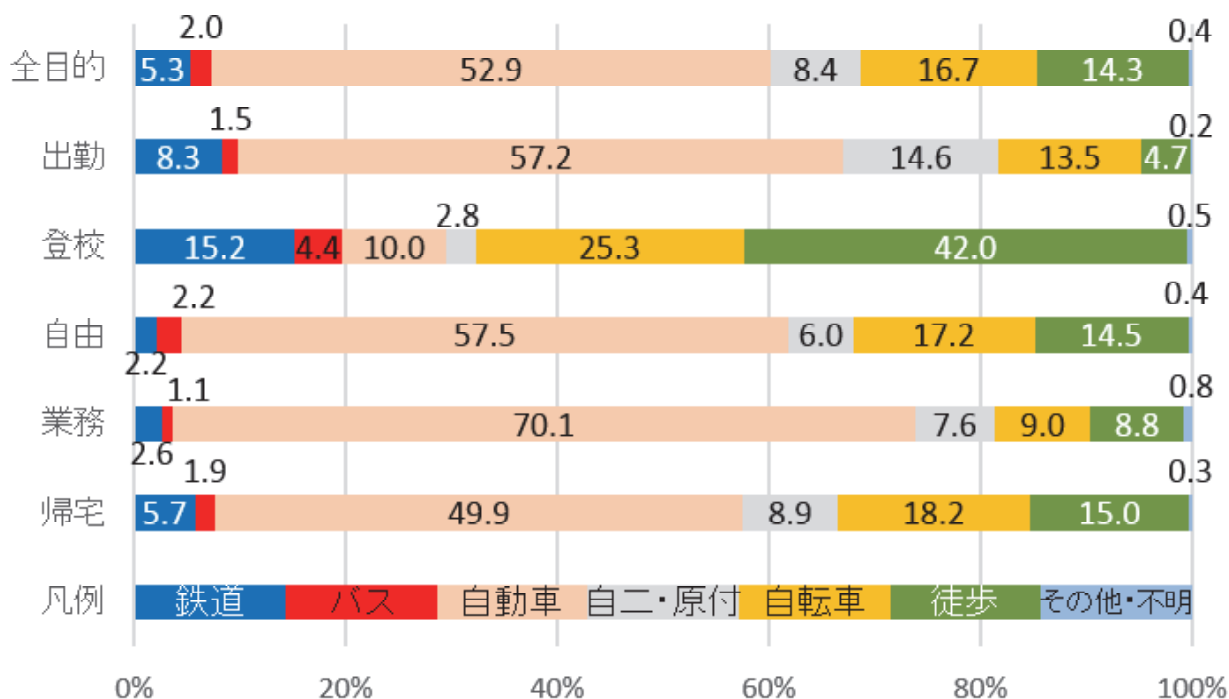


図 2.5.2 平日の目的別代表交通手段分担率（平成 22 年） 出典：近畿圏 PT より作成

地域別の代表交通手段分担率(平日、平成22年)

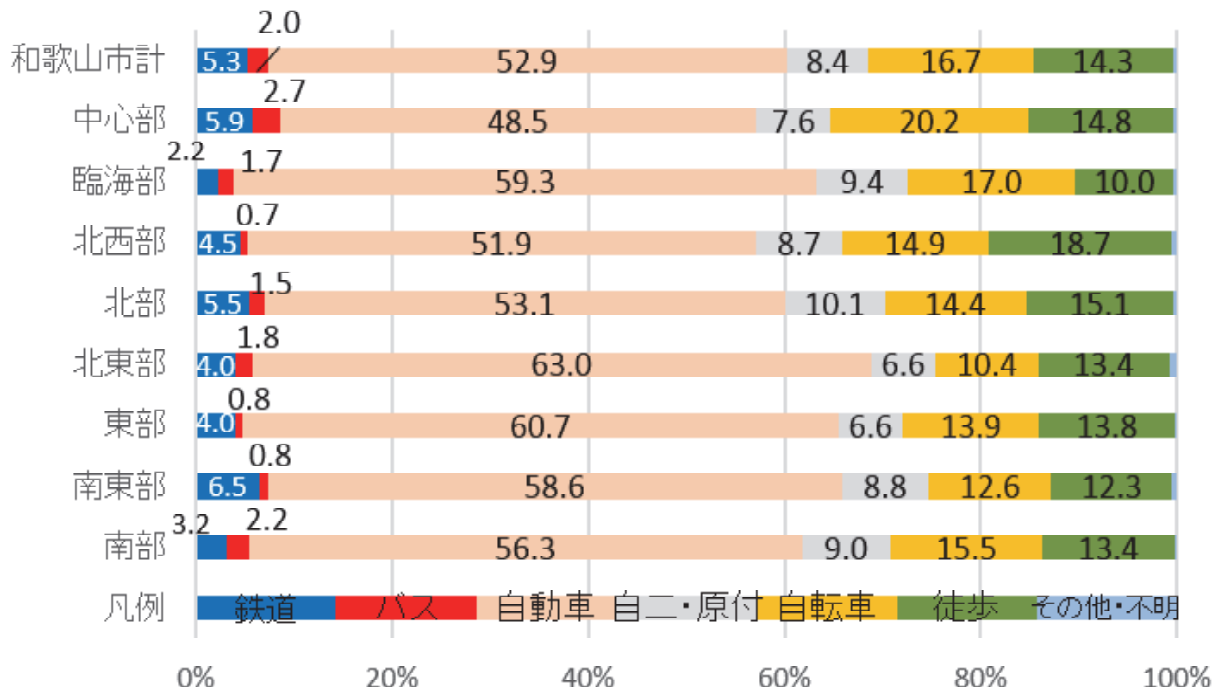


図 2.5.3 地域別の代表交通手段分担率（平日、平成 22 年） 出典：近畿圏 PT より作成

和歌山市の休日の代表交通手段構成は、平成 12 年から平成 22 年にかけて自動車の割合が約 8 ポイント上昇し、69.1 %となっている。この数字は、同年の平日の自動車分担率(52.9 %)よりも大幅に高い。平成 22 年の鉄道の分担率は 2.7 %、バスの分担率は 1.2 %で、ともにおおむね横ばいである。自転車と徒歩の分担率が、平成 12 年から平成 22 年にかけてそれぞれ 4.5 ポイント、3.7 ポイント減少している。

平成 22 年の休日の代表交通手段構成を目的別に見ると、登校や出勤における公共交通（鉄道＋バス）の分担率が、全目的における分担率を上回っている。

平成 22 年の休日の代表交通手段構成を地域別に見ると、どの地域においても公共交通（鉄道＋バス）の分担率は 5 %以下である。北東部では自動車の分担率が 81 %に達している。南東部、東部、臨海部、北部の自動車分担率は 70 %台である。休日の自動車分担率が最も低いのは中心部の 66.0 %である。

休日の代表交通手段分担率の推移(全目的)

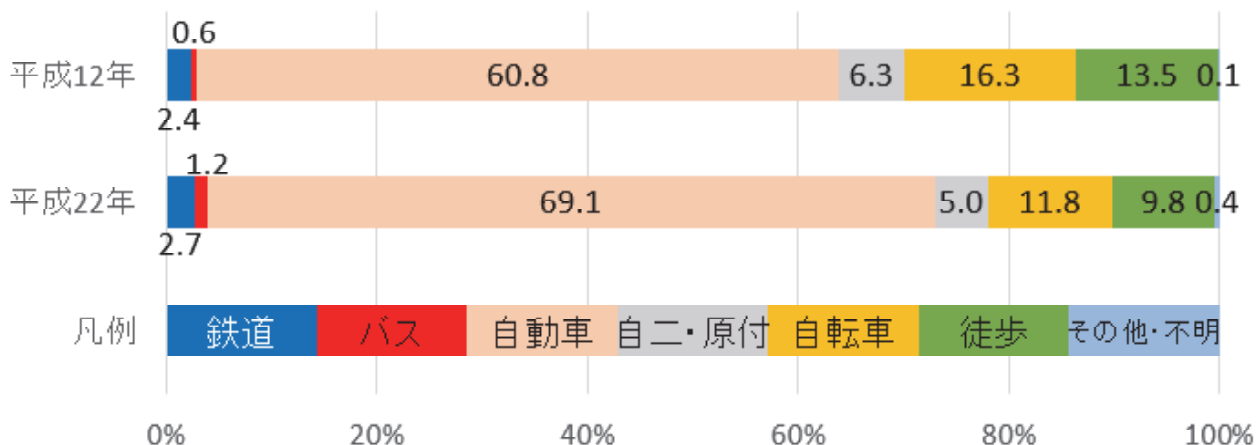


図 2.5.4 休日の代表交通手段分担率の推移（全目的） 出典：近畿圏 PT より作成

休日の目的別代表交通手段分担率(平成22年)

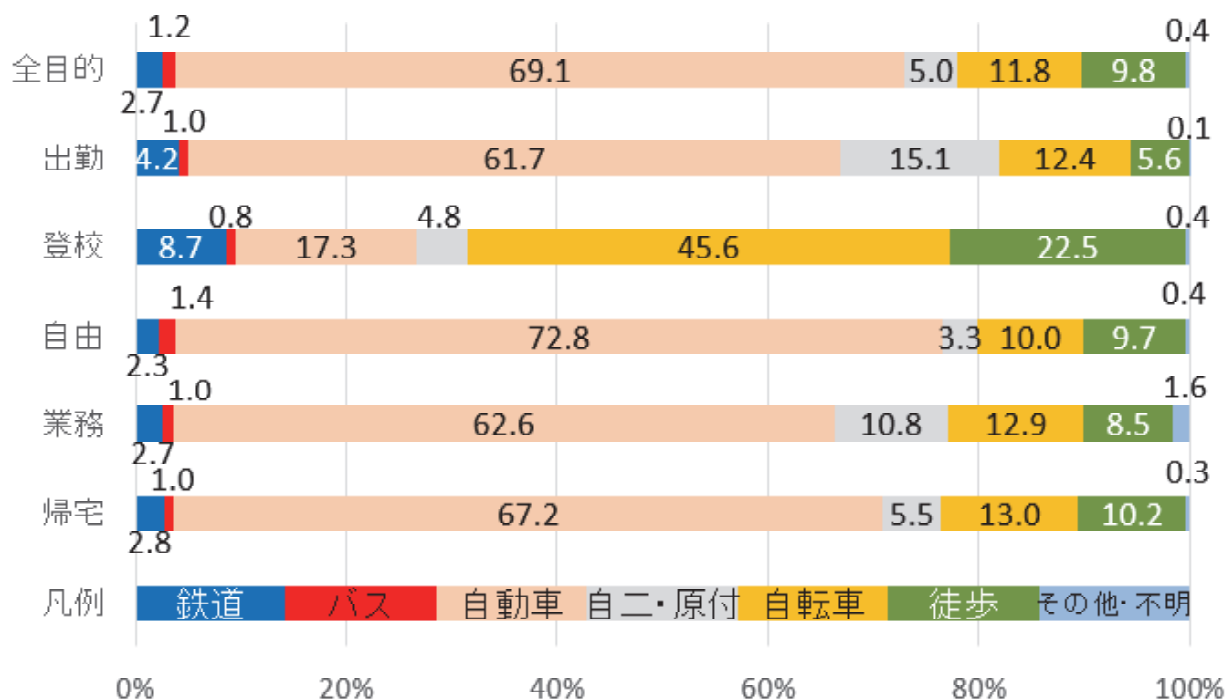


図 2.5.5 休日の目的別代表交通手段分担率（平成 22 年） 出典：近畿圏 PT より作成

地域別の代表交通手段分担率(休日、平成22年)

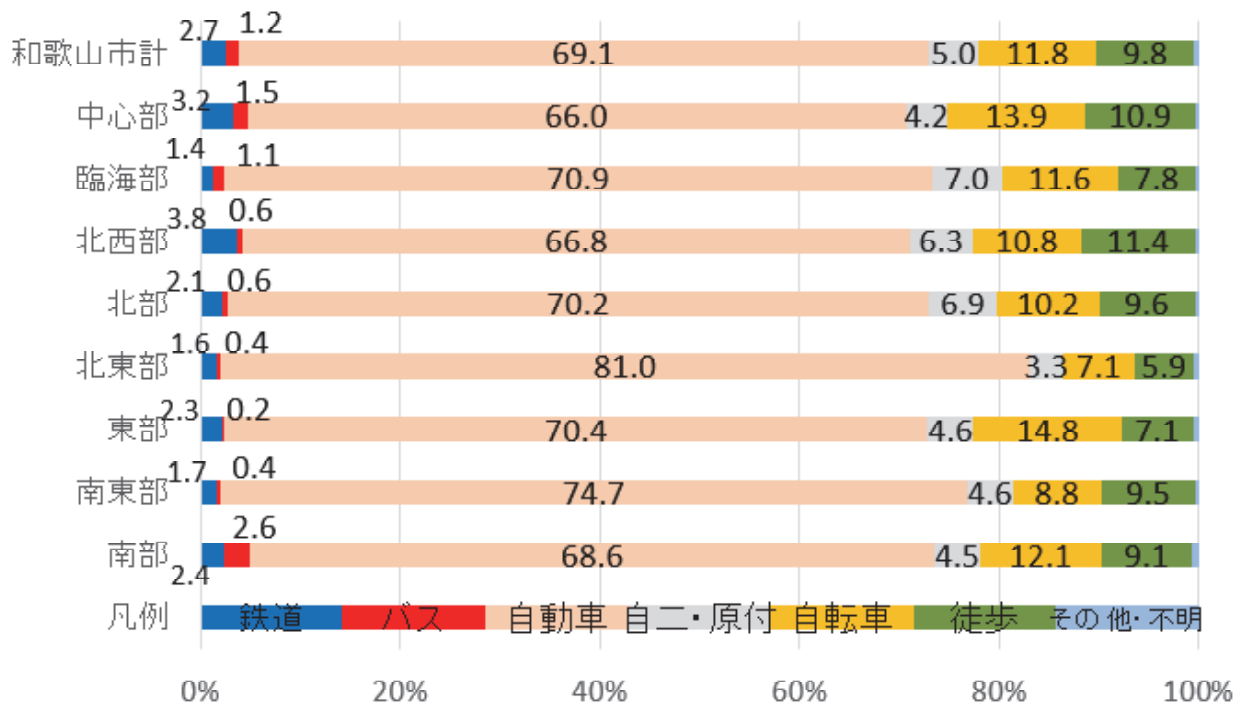


図 2.5.6 地域別の代表交通手段分担率（休日、平成 22 年） 出典：近畿圏 PT より作成

3 公共交通機関に関する市民意識調査

3-1 市民意識調査の概要

(1) 市民意識調査の目的

和歌山市の公共交通利用状況調査にあたり、市民に対して、日常生活における移動、公共交通（特にバス）に関する認識などの現状を把握するとともに、バス利用の条件といった市民ニーズなどについても把握することを目的として実施した。

(2) 調査の概要

調査実施月：平成 27 年 8 月

調査対象：和歌山市に居住する 16 歳以上の市民から 3000 人を無作為抽出

調査の内容：次ページ以下に示すアンケート調査票の通り

有効回収数：978 部

有効回収率：32.6 %

(3) 調査の精度

信頼度 95 %として本調査のサンプリング誤差を次の計算式から導くと、約 3.12 %となる。一般的に、信頼度 95 %かつ誤差が 5 %以下であれば統計学上、十分有意とされており、本調査はこの基準を十分に満たすものとなっている。

$$\text{サンプリング誤差} = \pm 1.96 \sqrt{\frac{N-n}{N-1} \times \frac{P(1-P)}{n}}$$

N：母集団の大きさ（平成 22 年国勢調査から推計して 315453 人）

n：サンプルサイズ（978 人）

P：母比率（一般には 0.5）

(4) アンケート調査票

アンケートへのご協力をお願い

平素より市政の推進にご支援・ご協力を頂きまして誠にありがとうございます。

全国的に、移動の多くを自動車に依存する傾向が強まる中で、利用者の低迷により公共交通機関が衰退し、路線が廃止されるなど、学生や高齢者などの免許を持たない方の移動手段の確保が課題となっています。その状況から、和歌山市では、今後、民間のバス路線や鉄道路線を最大限に活かすことで、人と環境に優しい公共交通体系を、効率的に維持することが必要であると考えています。

このアンケート調査は、和歌山市の将来像を支える公共交通体系づくりに向け、市民の皆様のご意見をお伺いするために実施するものです。

できるだけ多くの方のご意見を頂きたいと考えておりますので、ご多忙のこととは存じますがご協力くださいますようお願い申し上げます。

平成 27 年 8 月

和歌山市長 尾花 正啓

このアンケートについて

1. このアンケートは、16 歳以上の市民の中から 3000 人を無作為に選んでお送りしています。
2. このアンケートは無記名であり、どなたのお答えかはわからないようになっていますから、率直なご意見をご記入ください。
3. このアンケートは、上記の目的以外に使用することはありません。
4. このアンケートの回収と集計については、和歌山市が和歌山大学経済学部辻本研究室に委託しています。
5. このアンケートに関するお問い合わせは、下記までお願いします。

和歌山市総務局企画部交通政策課

電話 073-435-1016、F A X 073-435-1251

ご回答にあたってのお願い

1. 必ずあて名の方ご自身がお回答ください。ご本人による記入が困難な場合はご家族の方などがご本人の考えなどを聞いて代理で記入してください。
2. お答えは、アンケートに直接ご記入ください。
3. ご記入頂きましたら、同封の返信用封筒で 8 月 31 日（月）までにご投函ください。切手を貼る必要や、お名前を記入する必要はありません。なお、返信用封筒のあて先は、この調査を委託している「和歌山大学経済学部辻本研究室」（和歌山市栄谷 930）となっています。

A. あなたの普段の移動実態について

問1. あなたの通勤・通学先や、通院先、買い物先等を教えてください。

(場所や施設名は、「紀伊駅前会社」「日赤前の商店」等、おおまかなお答えでも結構です)

	場所や施設名 (ご記入ください)	行く頻度 (1つに○)	主な交通手段 (該当に○)	
通勤・ 通学先		ほぼ毎日 週3～4日 月に2日程度 年に3～4日程度	週1～2日 月に1日程度 年に1～2日以下	自動車運転 自動車同乗 バイク 自転車 徒歩 シニアカー 路線バス 施設等の送迎車 鉄道 タクシー その他
最も よく行く 通院先		ほぼ毎日 週3～4日 月に2日程度 年に3～4日程度	週1～2日 月に1日程度 年に1～2日以下	自動車運転 自動車同乗 バイク 自転車 徒歩 シニアカー 路線バス 施設等の送迎車 鉄道 タクシー その他
最も よく行く 買い物先		ほぼ毎日 週3～4日 月に2日程度 年に3～4日程度	週1～2日 月に1日程度 年に1～2日以下	自動車運転 自動車同乗 バイク 自転車 徒歩 シニアカー 路線バス 施設等の送迎車 鉄道 タクシー その他
最も よく行く その他の 場所(※)		ほぼ毎日 週3～4日 月に2日程度 年に3～4日程度	週1～2日 月に1日程度 年に1～2日以下	自動車運転 自動車同乗 バイク 自転車 徒歩 シニアカー 路線バス 施設等の送迎車 鉄道 タクシー その他

(※) 文化施設・スポーツ施設・行政機関など

B. 和歌山市内の鉄道について

問2. ご自宅の最寄り駅は何駅ですか。駅からの

おおよその道路距離(道のり)も教えてください。

駅で、距離は

m

問3. 鉄道の満足度はどの程度ですか。該当する満足度に○をつけてください。

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	わからない・利用しない
最寄り駅の駐輪場の利用しやすさ						
最寄り駅への車での送迎のしやすさ						
最寄り駅へのバスでの行きやすさ						
最寄り駅のタクシーのサービス						
最寄り駅の案内表示の見やすさ						
最寄り駅の段差の解消状況						
最寄り駅からの運行本数						
最寄り駅の始発時刻						
最寄り駅の終電の時刻						
最寄り駅から天王寺・難波までの運賃						
最寄り駅から天王寺・難波への所要時間						
鉄道同士やバスとの接続						
鉄道の楽しさ (イベント、猫駅長等)						
和歌山駅や和歌山市駅周辺の都市機能 (買物、医療、文化施設等の集積)						

市内の鉄道全般について、お気づきの点がございましたらご記入ください。

C. 和歌山市内の路線バスについて

問4. ご自宅の最寄りバス停名と、ご自宅からのおおよその道路距離(道のり)を教えてください。 バス停で、距離は m

問5. あなたは和歌山市内で路線バスを利用されていますか。(1つに○)

- | | |
|-------------------|------------------------|
| 1. ほぼ毎日利用している | 6. 年に数日利用している |
| 2. 週に3～4日ほど利用している | 7. 今は利用していないが、昔は利用していた |
| 3. 週に1～2日ほど利用している | (問9へお進みください) |
| 4. 月に2日ほど利用している | 8. 今も昔も利用していない |
| 5. 月に1日ほど利用している | (問9へお進みください) |

問6. あなたが和歌山市内で路線バスを利用する主な目的は何ですか。(1つに○)

- | | |
|--------|-----------------------------|
| 1. 通勤 | 6. 趣味以外の会合(自治会の集まりなど) |
| 2. 通学 | 7. レジャー |
| 3. 通院 | 8. 業務 |
| 4. 買い物 | 9. その他 <input type="text"/> |
| 5. 趣味 | |

問7. あなたが和歌山市内で最もよく利用する路線バスを教えてください(ご記入ください)

ゆき バス停から 帰り バス停の間
(例 JR 和歌山駅) (例 市役所前)

問8. 上の質問の間7でお答えになったバスについて、あなたが最低限必要だと考えるサービス(運行時間帯、運行本数、運賃、バス停の設備)を教えてください。
(記入されましたら、問12へお進みください)

時間帯は	ゆき	平日は少なくとも____時台からの運行が必要である 土休日は少なくとも____時台からの運行が必要である										
	帰り	平日は少なくとも____時台まで運行が必要である 土休日は少なくとも____時台までの運行が必要である										
最もよく利用する時間帯の便数は	ゆき	平日の____時台には少なくとも____分に____便は必要だ 土休日の____時台には少なくとも____分に____便は必要だ										
	帰り	平日の____時台には少なくとも____分に____便は必要だ 土休日の____時台には少なくとも____分に____便は必要だ										
運賃は	<定期券をお持ちでない場合> 今は片道____円程度だが、 片道____円以上になれば利用しない。											
	<定期券をお持ちの場合> 今は____ヶ月____円だが、 ____ヶ月____円以上になれば利用しない。											
	<元気70パスをお持ちの場合> 今は1回100円で利用しているが、財政が厳しいのであれば 1回____円までなら出しても良い。											
あなたが最低限必要と思うバス停の設備は(あてはまるもの全てに○)	<table border="0"> <tr> <td>1. 時刻表の掲示</td> <td>5. 次のバスがどこまで来ているかを示す装置</td> </tr> <tr> <td>2. ベンチ</td> <td>6. バス停周辺の案内図の掲示</td> </tr> <tr> <td>3. 屋根</td> <td>7. バスの路線図の掲示</td> </tr> <tr> <td>4. 駐輪場</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8. その他(ご記入ください)</td> <td></td> </tr> </table>		1. 時刻表の掲示	5. 次のバスがどこまで来ているかを示す装置	2. ベンチ	6. バス停周辺の案内図の掲示	3. 屋根	7. バスの路線図の掲示	4. 駐輪場		8. その他(ご記入ください)	
1. 時刻表の掲示	5. 次のバスがどこまで来ているかを示す装置											
2. ベンチ	6. バス停周辺の案内図の掲示											
3. 屋根	7. バスの路線図の掲示											
4. 駐輪場												
8. その他(ご記入ください)												

問9. 問5で路線バスを利用していないとお答えになった方にお尋ねします。あなたが路線バスを利用しない理由を教えてください。(複数回答可)

- | | |
|--------------------------------------|-------------------|
| 1. 路線バスの運行時刻や運行ルートを知らないから | 1 2. 時間通りに走らないから |
| 2. 路線バスでは目的地へ行けないから | 1 3. バス停が不快だから |
| 3. 路線バスを利用しようと思えばできるが、他の交通手段の方が便利だから | 1 4. 車内が不快だから |
| 4. 自宅から最寄りのバス停までが遠いから | 1 5. 車両に段差があるから |
| 5. バスを降りたあと、目的地までが遠いから | 1 6. バス停に駐輪場がないから |
| 6. 他の路線バスや鉄道などとの乗り継ぎが面倒だから | |
| 7. 路線バスの運行ルートが分かりにくいから | |
| 8. 始発バスが遅いから | |
| 9. 終発バスが早いから | |
| 1 0. 荷物があると不便だから | |
| 1 1. 運賃が高いから | |
| 1 7. その他 (ご記入ください) | |

問10. 上の問9で○を付けられた「利用しない理由」が改善された場合、あなたはバスを利用しても良いと思いますか。(1つに○)

1. 利用しても良い (問1 2へ)
2. 改善されても利用しない (下の問1 1へ)
3. わからない (問1 2へ)
4. その他 (ご記入ください) (問1 2へ)

問11. 問10で「改善されても利用しない」を選ばれた方にお尋ねします。「改善されても利用しない」のはどのような理由からですか。具体的に教えてください。

問12. みなさんにお尋ねします。仮にあなたがある地点から5 kmほど離れた場所まで路線バスで行くとして、以下の条件で利用したいかどうかを教えてください。

	乗換回数	片道運賃	運行頻度	所要時間	あてはまるものに○をしてください				
					利用したい	やや利用したい	どちらでもない	あまり利用したくない	利用したくない
条件1	1回	300円	20分ごと	45分					
条件2	2回	400円	20分ごと	30分					
条件3	直通	400円	60分ごと	45分					
条件4	2回	200円	40分ごと	45分					
条件5	1回	400円	40分ごと	15分					
条件6	1回	200円	60分ごと	30分					
条件7	直通	200円	20分ごと	15分					
条件8	2回	300円	60分ごと	15分					
条件9	直通	300円	40分ごと	30分					
条件10	2回	400円	60分ごと	15分					
条件11	直通	200円	60分ごと	15分					

注：乗換回数欄の「直通」とは、乗換せずに行けるという意味です。

D. 公共交通全般について

問 1 3. 全国には、行政と事業者が連携して、公共交通の改善に取り組んでいる都市があります。和歌山市でも次のような改善に取り組むべきでしょうか。お考えをお聞かせください。
(各項目のあてはまるものに○)

	ぜひ推進	どちらかと言えば推進	どちらでもない	どちらかと言えば不要	全く不要	わからない
バス停への「バス接近表示システム」設置 (あと何分までどこ行きのバスが到着するか等を表示するシステム)						
バス停へのベンチの設置						
バス停への上屋(屋根)の設置						
バス停への駐輪場の設置						
携帯電話やパソコンに、バスの運行情報をお知らせするシステムの導入						
バスの速度や定時性の向上						
駅と主要なショッピングセンターや商店街をつなぐショッピングバスの運行						
駅と主な観光スポットを巡るバスの運行						
乗り降りしやすい小型車両で住宅街や病院等をこまめに回るコミュニティバスの運行						
路線バスへのICカードの導入						
ICカードで乗車できる鉄道路線の増加						
鉄道利用の為に有料駐車場等の設置						
様々な施設を駅周辺など公共交通の便のよい場所に集める(コンパクトシティ化)						

問 1 4. 市内の公共交通を総合的にみて満足度はどのくらいですか。該当箇所に○をつけてください。

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
市内の公共交通を総合的に見て					
市内の公共交通の改善方策について、お考えがございましたらご記入ください。					

E. あなたご自身のことについて

問 1 5. 自動車の運転免許を持っている人にお尋ねします。あなたは、何歳まで自動車の運転を続ける予定ですか。(1つに○)

- | | | |
|----------|----------|-------------|
| 1. 60歳まで | 4. 75歳まで | 7. 85歳を超えても |
| 2. 65歳まで | 5. 80歳まで | 8. その他 |
| 3. 70歳まで | 6. 85歳まで | (ご記入ください) |

問 1 6. 最後に、あなたご自身のことについてお尋ねします。

- ・性別 1. 男 2. 女
- ・年齢 1. 16～19歳 2. 20～29歳 3. 30～39歳 4. 40～49歳
5. 50～59歳 6. 60～69歳 7. 70～79歳 8. 80歳以上
- ・ご職業 1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. パート・アルバイト
4. 高校生 5. 大学・短大・専門学校生 6. 主婦・主夫
7. 無職 8. その他(ご記入ください)
- ・免許 1. 大型、中型又は普通自動車免許を保有 2. 自動二輪免許を保有
3. 原動機付自転車免許のみ保有 4. 免許を持っていない
- ・世帯が保有する自動車の台数 1. 1台 2. 2台 3. 3台以上 4. なし
- ・お住まい (「七番丁」「東高松1」のように丁町名までご記入ください)

ご協力ありがとうございました。ご記入を終えられましたら、添付の封筒にお入れになり、8月31日(月)までにご投函⁷⁷ください。切手は不要です。

3-2 回答者の属性

(1) 性別

回答者の性別は、女性が 55.7 %、男性が 39.1 %、不明・無回答が 5.2 %となっている。

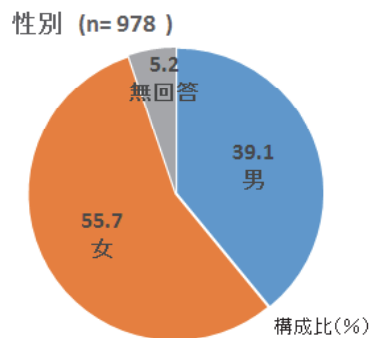


図 3.2.1 回答者の性別

(2) 年齢構成と居住地構成

回答者の年齢構成は、60 歳代以上が 5 割弱となっている。

回答者の居住地を分類すると、中心部が 35.3 %、北部が 25.5 %、南部が 8.7 %の順となる。

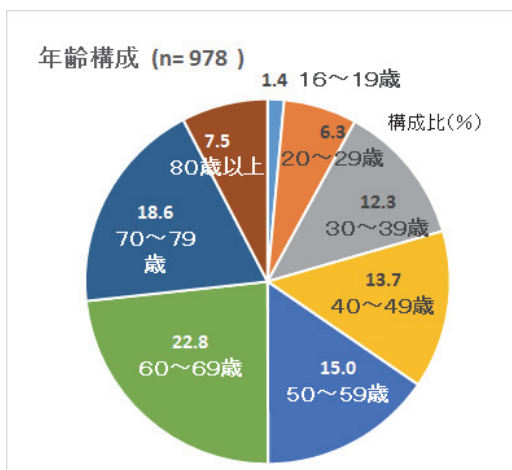


図 3.2.2 回答者の年齢構成

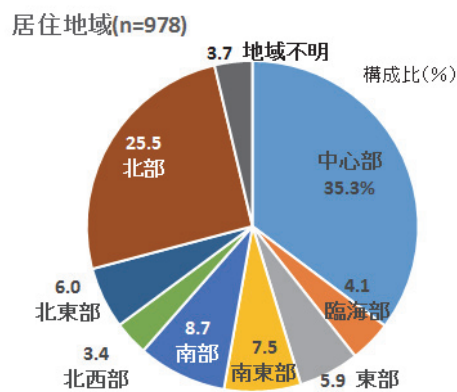
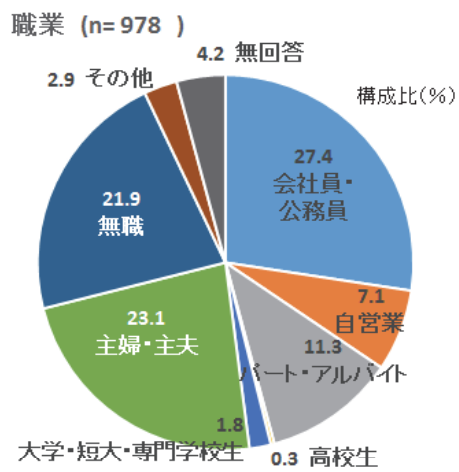


図 3.2.3 回答者の居住地構成

(3) 職業



回答者の職業は、会社員・公務員が 27.4 %、主婦・主夫が 23.1 %、無職が 21.9 %の順となっている。

図 3.2.4 回答者の職業構成

(4) 免許保有状況

回答者の約 76 %が大・中型または普通自動車運転免許を保有している。運転免許証を保有していない回答者は 13.6 %である。

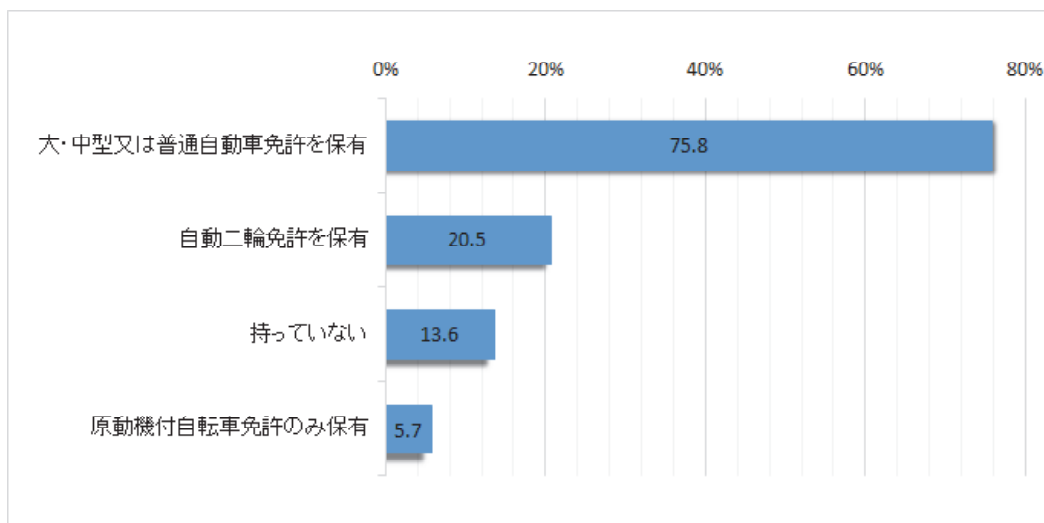


図 3.2.5 回答者の免許保有状況 (n=908、複数回答)

3-3 市民の普段の移動実態

(1) 買物先

最もよく行く買い物先を、居住地域別に整理した（表 3.3.1）。中心部や北部への買い物客がそれぞれ 3 万人／日を超えており、2 大買い物先地域となっている。

表 3.3.1 最もよく行く買い物先の地域別構成（全交通機関）

		単位:人/日											
		最もよく行く買い物先											
		中心部	北東部	北西部	北部	東部	南東部	南部	臨海部	海南省以南	岩出市以東	他府県	総計
居住地域	中心部	23840	386	145	1828		410	72	2184			124	28990
	南部	3282			101			5828	796	155		12	10173
	北東部	363	2522		1140						145	598	4769
	北西部			1136	1065								2201
	北部	1594	228	1724	25609				76	24	455		29710
	東部	1029	1003		150	793					671		3646
	南東部	3416	72				2472	552		336	450	72	7370
	臨海部	359			188	149			1972			127	2795
	地域不明	1							1	1			2
	総計	33884	4211	3005	30082	941	2882	6452	5028	491	1290	1388	89656

注：各回答に、居住地域ごとの拡大係数（人口÷回答者数）と買い物に行く頻度を掛け合わせて集計している。居住地域ごとの拡大係数は中心部 338、臨海部 297、東部 300、南東部 336、南部 361、北西部 482、北東部 290、北部 355 であり、地域不明については 1 としている。

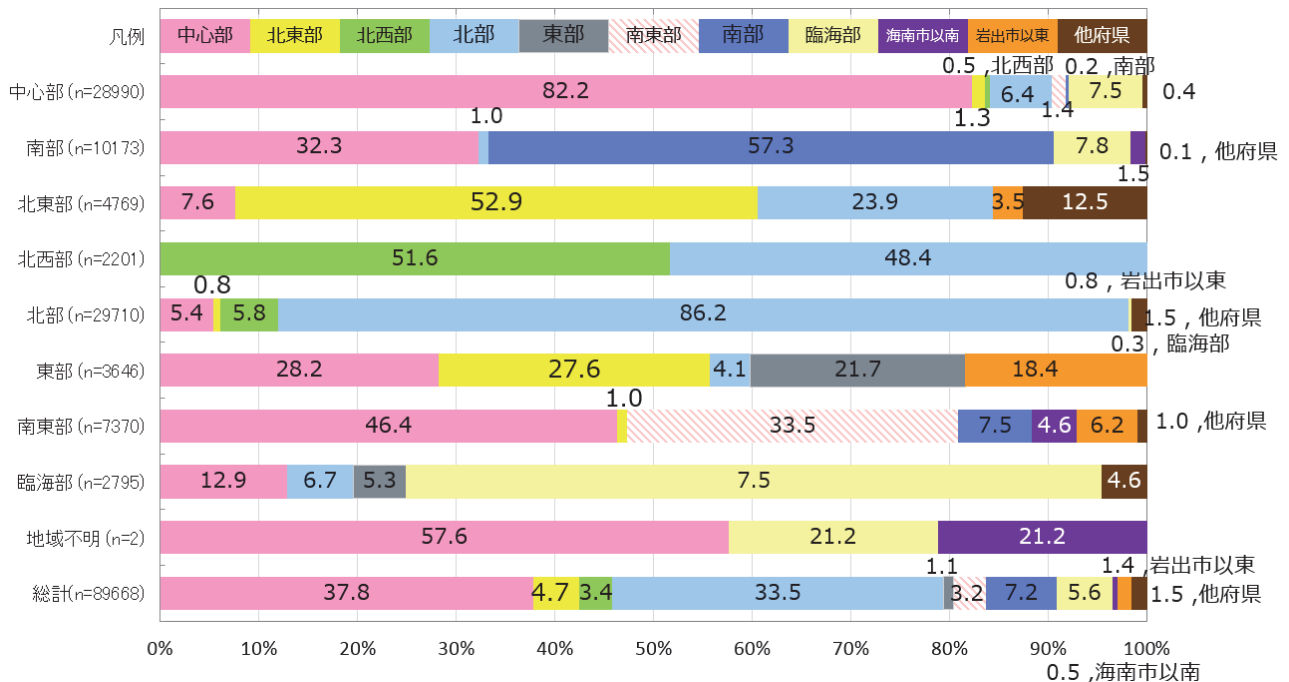


図 3.3.1 買物流動－地域別構成（全交通機関）

(2) 通院先

最もよく行く通院先を、居住地域別に整理した（表 3.3.2）。中心部と北部への通院者数がそれぞれ 9000 人台／日、6000 人台／日となっており、2 大通院先地域となっている。

表 3.3.2 最もよく行く通院先の地域別構成（全交通機関）

単位：人/日

		最もよく行く通院先												総計
		中心部	北東部	北西部	北部	東部	南東部	南部	臨海部	海南省以南	岩出市以東	他府県	地域不明	
居住地域	中心部	4945	18	72	206	3	114	525	13		23	172	192	6282
	南部	744			24			1133		28		2		1930
	北東部	367	185		224			15			10			800
	北西部	42		324	1173								32	1570
	北部	1185	31	15	4595			578	36	24			10	6473
	東部	365	40		76	202	66	11			7	6	64	837
	南東部	1253			22		200	339		11			22	1848
	臨海部	540			14		64	30	158			20		826
	地域不明	2	0.03		0.30								0.03	3
	総計	9443	273	411	6334	205	443	2631	207	62	39	199	321	20570

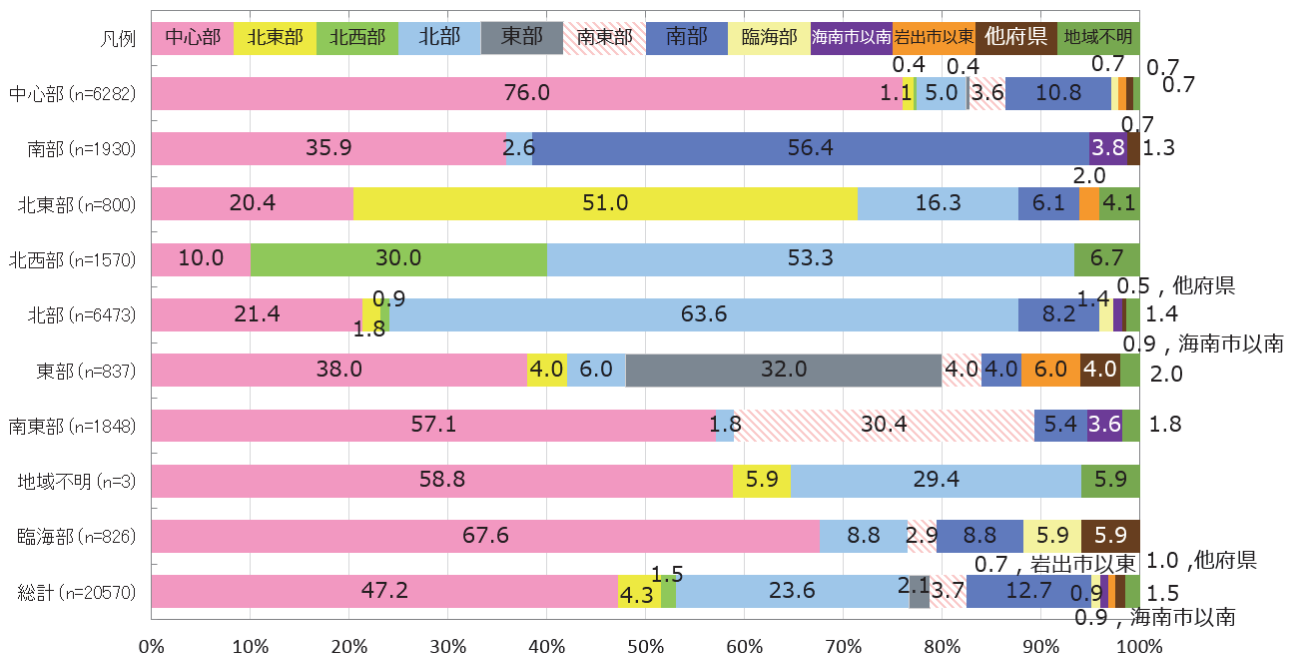


図 3.3.2 通院流動－地域別構成（全交通機関）

(3) 通勤・通学先

通勤・通学先を、居住地域別に整理した（表 3.3.3）。中心部への通勤・通学者数が約 5 万人／日、北部へが約 2 万人／日、臨海部へが約 1 万人／日となっている。

表 3.3.3 通勤・通学先の地域別構成（全交通機関）

単位：人/日

		通勤・通学先											総計
		中心部	北東部	北西部	北部	東部	南東部	南部	臨海部	海南市以南	岩出市以東	他府県	
居住地	中心部	25635	1014	338	2945	748	676	3887	2028	2366	1690	2704	44032
	南部	4152			1083		361	619	1625	722		722	9283
	北東部	3045	435		290	290	290		290	290	145	725	5800
	北西部	964		241	2410	482			964			103	5164
	北部	7430	355	178	10369	1598	710	1775	5858		1065	3728	33064
	東部	2550	600		300	1650			300	300	300	150	6150
	南東部	4200			1008	336	1176	840	672	336	672	672	9912
	臨海部	1337			891		297	594	1188	297		614	5217
	地域不明				2					1			3
	総計	49312	2404	757	19298	5104	3510	7715	12924	4312	3872	9417	118625

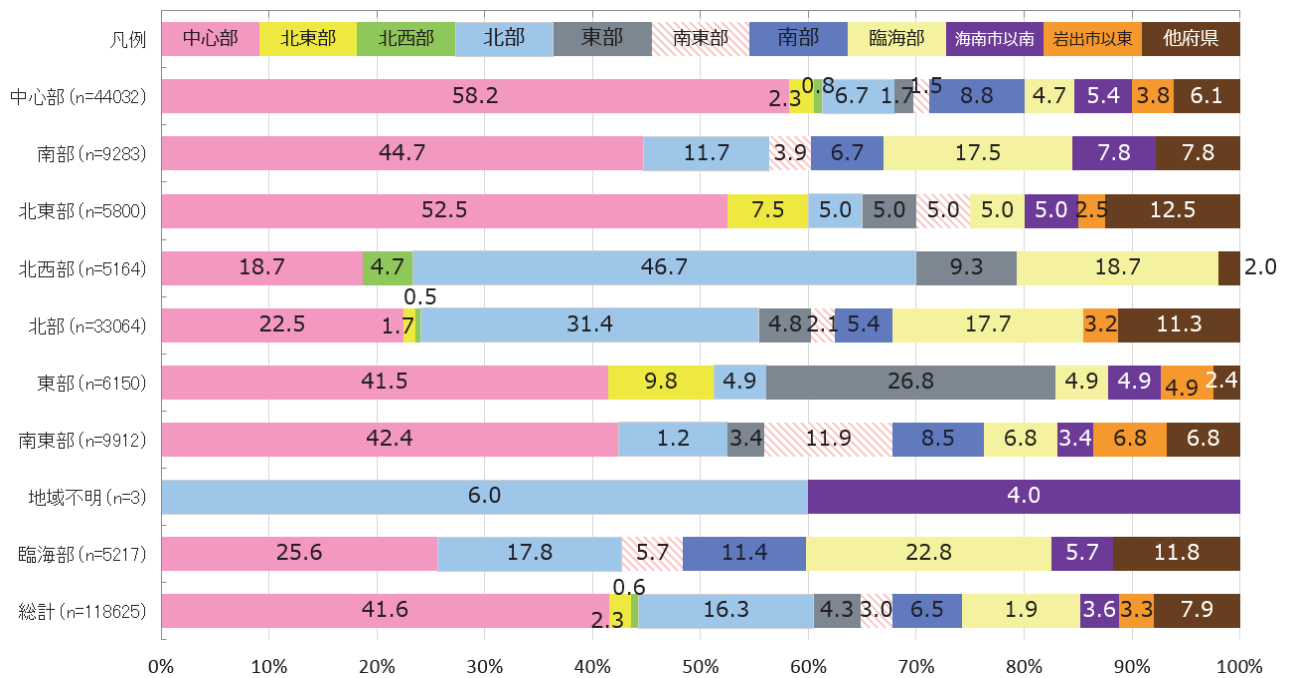


図 3.3.3 通勤通学流動－地域別構成（全交通機関）

3-4 和歌山市内の鉄道に対する市民の評価

ここでは、和歌山市内の鉄道に対する市民の評価結果について説明する。

市内および周辺の各駅を最寄り駅とする回答者の数は次の通りである。最寄り駅までの平均距離は 1214.9 m である (n=906)。なお、黒江、船戸は市外の駅であるが回答通り掲載。

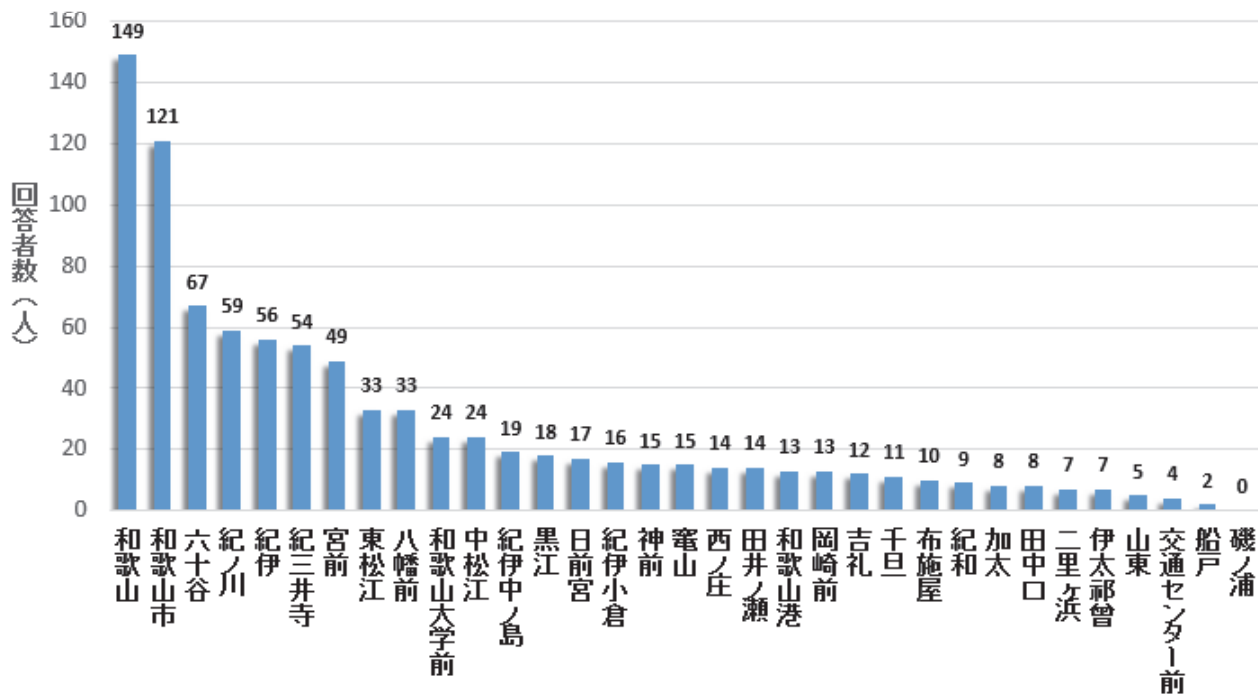


図 3.4.1 最寄り駅別の回答者数

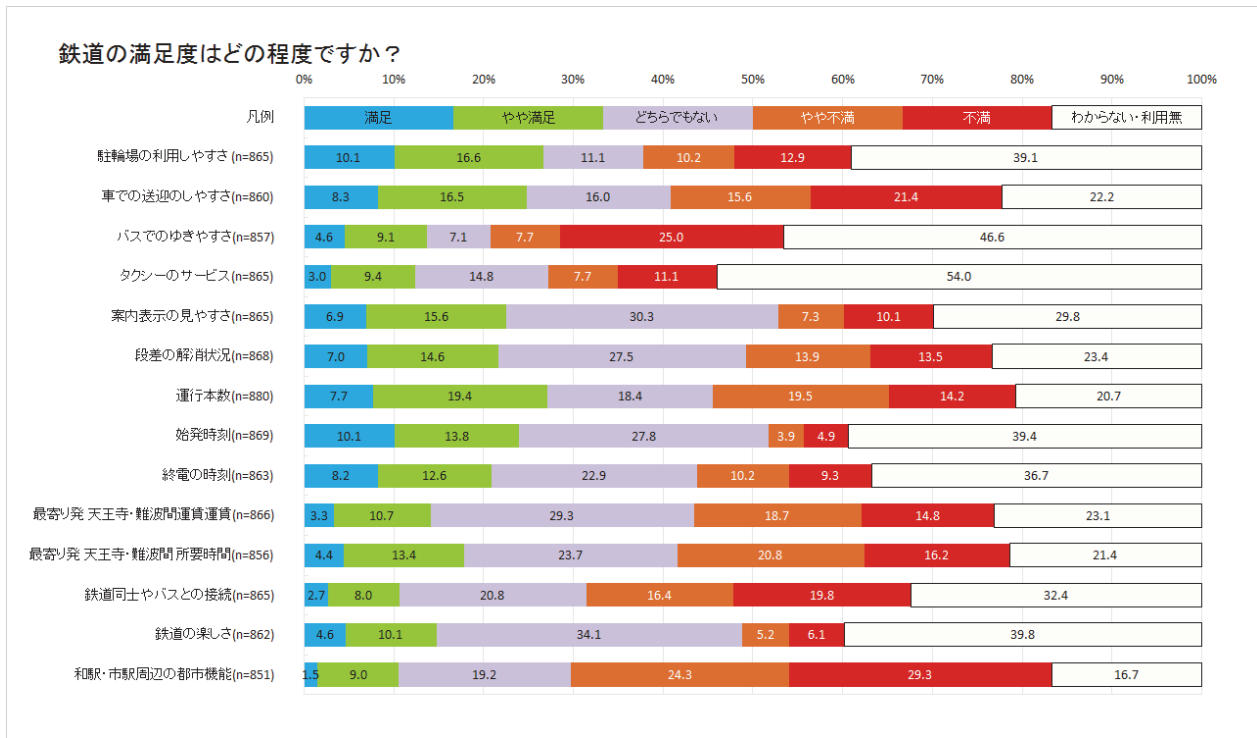
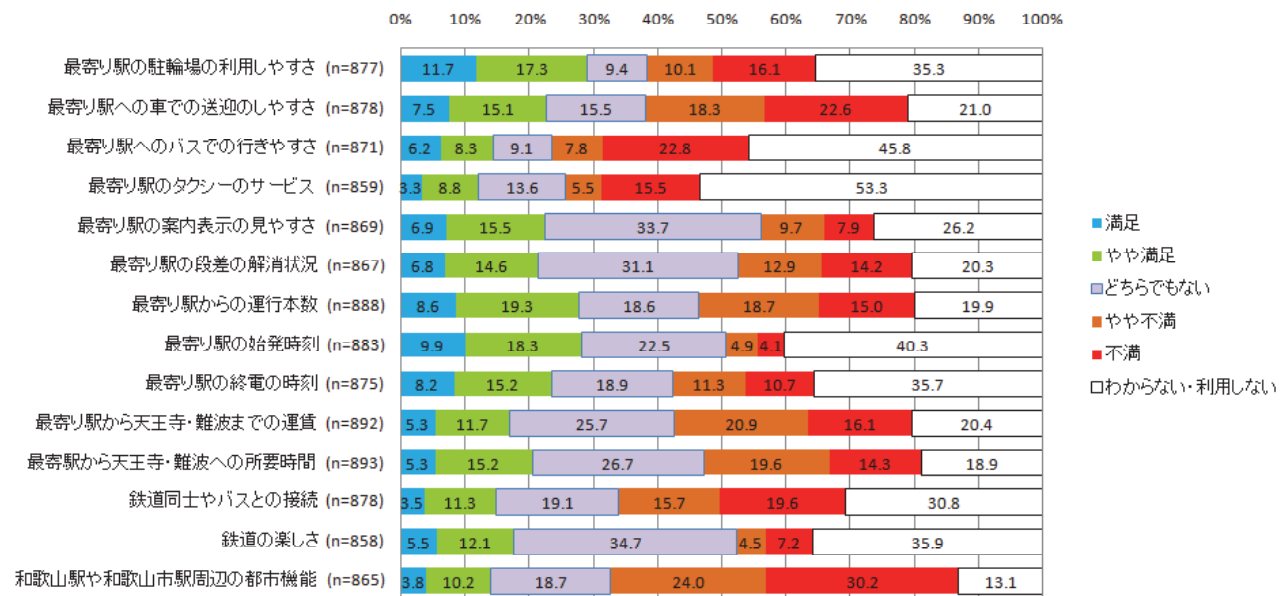


図 3.4.2 和歌山市内の鉄道に対する評価

和歌山市内の鉄道に対する評価結果を図 3.4.2 に示す。市民が最も不満を感じているのは、和歌山駅や和歌山市駅周辺の都市機能であり、回答者 851 名中 456 名（53.6 %）は「不満」ないし「やや不満」を訴えている。この傾向は平成 21 年度調査（「不満」と「やや不満」が 54.2 %）から変わっていない。次いで、「最寄り駅への車での送迎のしやすさ」への「不満」「やや不満」が計 37.0 %（平成 21 年度調査では計 40.9 %で不満度 2 位）、「最寄り駅から天王寺・難波までの所要時間」への「不満」「やや不満」が同じく計 37.0 %（平成 21 年度調査では計 33.9 %で不満度 5 位）となっている。「最寄り駅へのバスでの行きやすさ」については、「わからない・利用しない」が 46.6 %と多数を占めているが、「不満」が 25.0 %（平成 21 年度調査では 22.8 %）であるのに対し、「満足」「やや満足」を合わせても 13.7 %（平成 21 年度調査では 14.5 %）なことに注目すべきである。

最も「満足」「やや満足」の割合が高いのは「運行本数」の 27.1 %であるが、この項目では「不満」「やや不満」も計 33.7 %あり、評価が分かれている。

和歌山市内の鉄道に対する評価



参考 平成 21 年度調査における和歌山市内の鉄道に対する評価

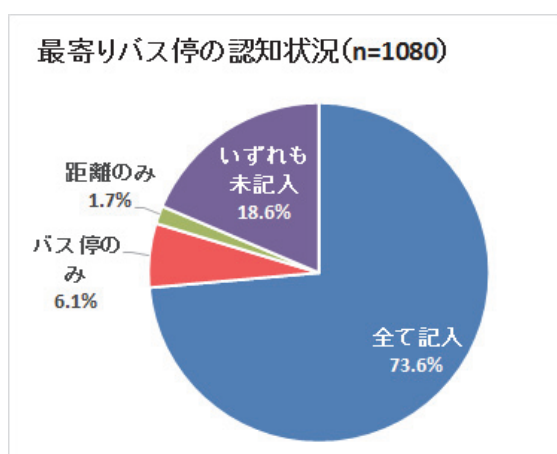
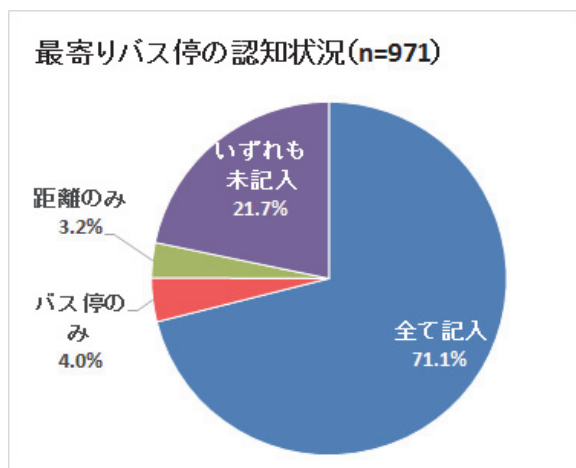
3-5 最寄りバス停の認知状況

自宅最寄りのバス停の名称と、自宅からの距離について質問した。この設問への回答状況を見ることで、最寄りバス停に対する市民の認知状況が把握できる。

結果は図 3.5.1 の通りである。回答者のうち、71.1 %が最寄りバス停名と自宅からのおおよその距離を答えており、このことから、回答者の7割強が、自宅最寄りのバス停名とそこまでのおおよその距離を把握しているものと推定できる。回答者の4.0 %はバス停名のみ記入し、3.2 %はバス停までの距離のみを記入している。回答者の21.7 %はすべて無記入であることから、最寄りバス停名も、自宅から最寄りバス停への距離も把握していないものと推察される。

この結果は、平成21年度調査の結果とおおむね同様である。

図 3.5.1 最寄りバス停の認知状況



参考 平成21年度調査における最寄りバス停の認知状況

3-6 市内における路線バスの利用実態と改善方向

(1) 路線バスの利用頻度

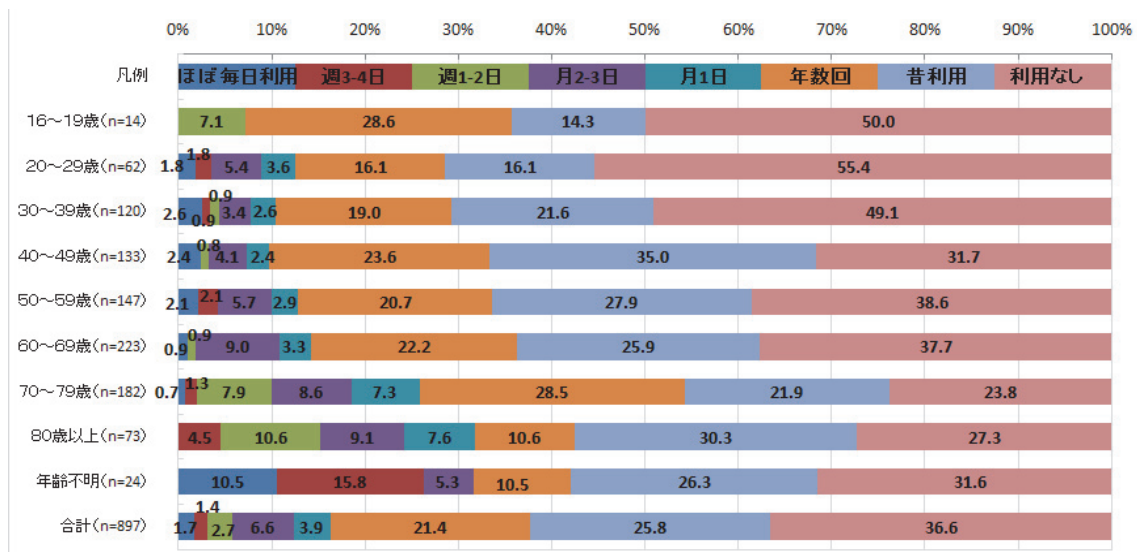
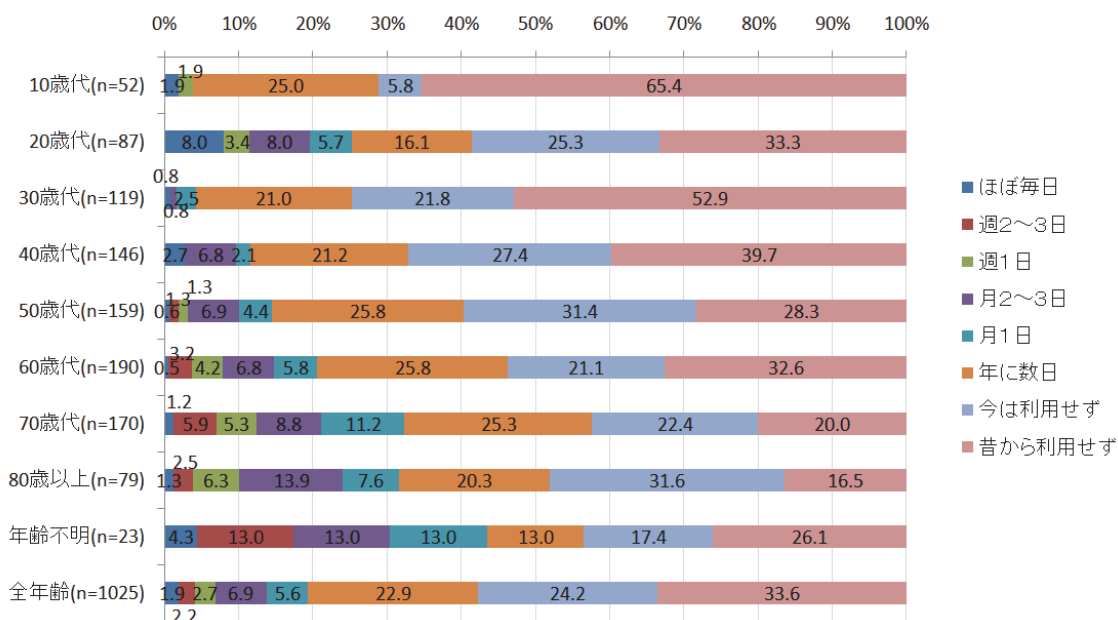


図 3.6.1 路線バスの利用頻度

全年齢では、36.6 %（平成 21 年度調査では 33.6 %）が昔からバスを利用しておらず、25.8 %（平成 21 年度調査では 24.2 %）が昔は利用していたが今はバスを利用していない。

年齢層別に見ると、30 歳代のバス利用者の比率が最も低く、その後は年齢が上がるにつれて利用率が高まっている。この傾向は平成 21 年度調査時点と同様である。



参考 平成 21 年度調査における路線バスの利用頻度

(2) 路線バスの利用目的

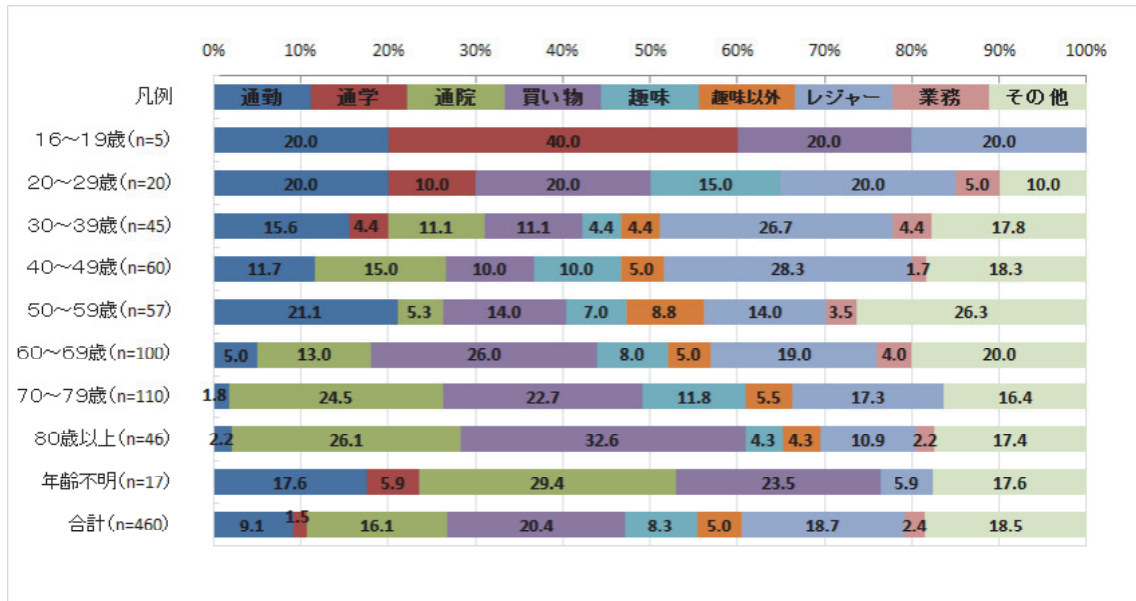
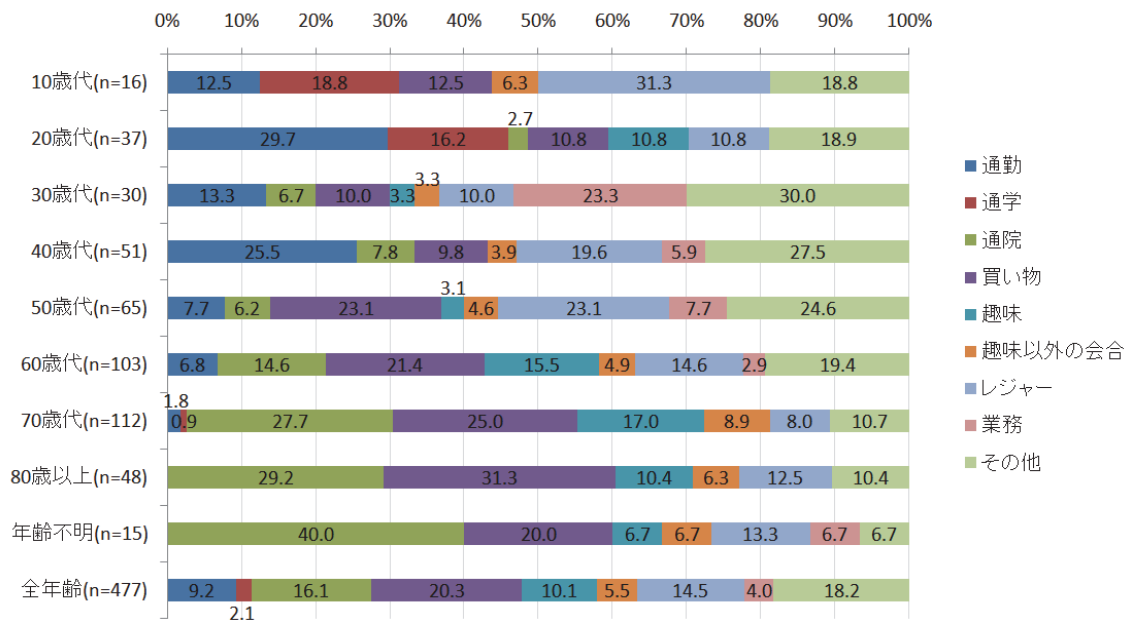


図 3.6.2 路線バスの利用目的

バスの利用目的を見ると、全年齢では買い物、レジャー、その他、通院の順となっている。この傾向は平成 21 年度調査とおおむね同じである。



参考 平成 21 年度調査における路線バスの利用目的

(3) 和歌山市民の路線バス流動

和歌山市内で最もよく利用する路線バスの区間や、市内の路線バスを利用する頻度を尋ねた結果を地区別に整理したものが次の表である。1日あたりのバス利用者数は約1万9千人であるが、うち約8割に相当する約1万5千人/日が中心部に関連する利用となっている。地域間では、中心部相互間の利用者数が約1万2千人で最も多く、次いで南部-中心部間の利用者数が約1500人/日となっている。

表 3.6.1 市民の市内路線バス流動

単位：人/日

	中心部	南部	北東部	北西部	北部	東部	南東部	臨海部	海南市	岩出市	総計
中心部	11716	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
南部	1475	14	---	---	---	---	---	---	---	---	---
北東部	62	0	630	---	---	---	---	---	---	---	---
北西部	182	0	0	0	---	---	---	---	---	---	---
北部	986	24	0	0	108	---	---	---	---	---	---
東部	41	0	0	0	0	0	---	---	---	---	---
南東部	72	0	0	0	0	0	0	---	---	---	---
臨海部	124	0	0	0	0	0	0	0	---	---	---
海南市	35	95	0	0	0	0	0	0	0	---	---
岩出市	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	---
総計	14690	1607	692	182	1118	41	72	124	130	23	18706

注：各回答に、居住地域ごとの拡大係数（人口÷回答者数）とバスを利用する頻度を掛け合わせて集計している。居住地域ごとの拡大係数は中心部 338、臨海部 297、東部 300、南東部 336、南部 361、北西部 482、北東部 290、北部 355 である。

(4) 最低限必要だと考えるサービス

和歌山市内で最もよく利用する路線バスについて、最低限必要なサービスを尋ねた。結果は以下の通りである。

① 始発の時間帯

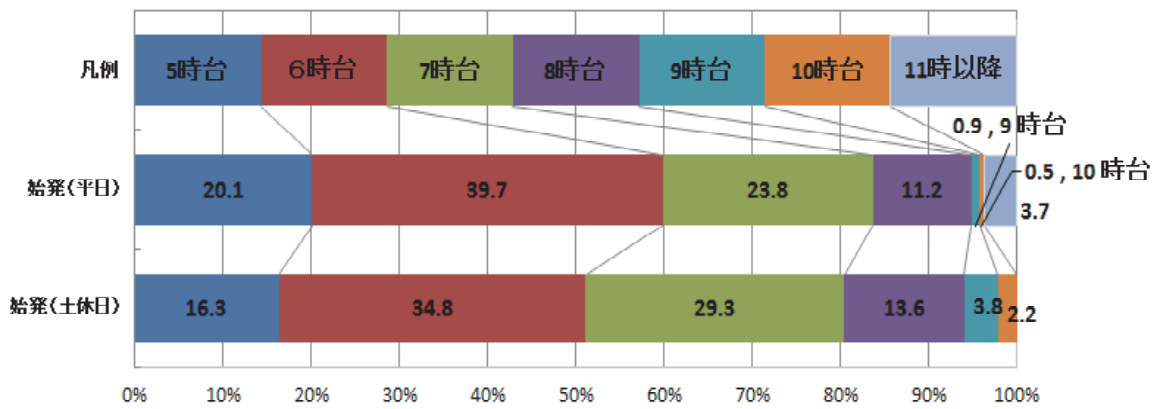


図 3.6.3 最低限必要な始発時間

まず、最低限必要な始発時間であるが、平日については回答者の 39.7 %が 6 時台を挙げ、次いで 23.8 %が 7 時台を挙げている。土休日についても 6 時台との回答が 34.8 %を占めているが、7 時台との回答が 29.3 %となるなど、平日よりもやや遅い時間が挙げられている。こういった傾向は平成 21 年度調査と同様である。

② 終発の時間帯

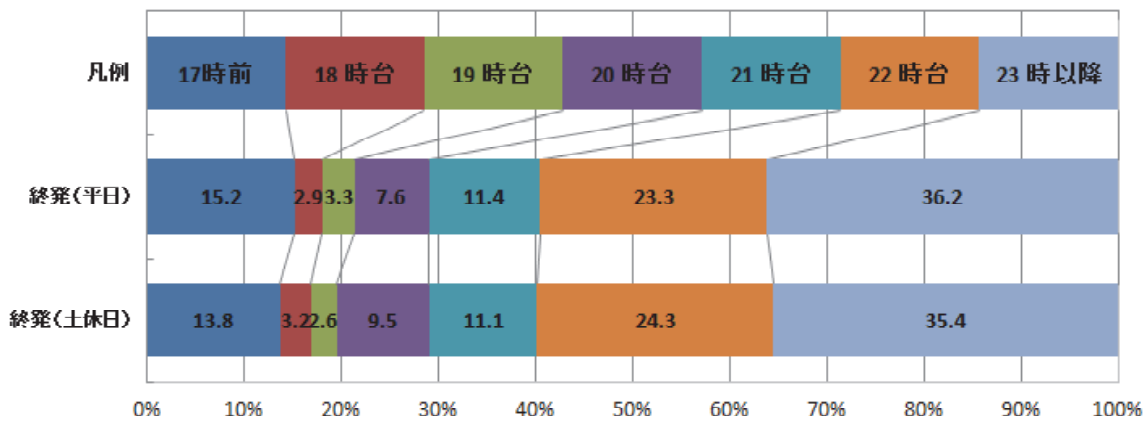


図 3.6.4 最低限必要な終発時間

次に、最低限必要な終発時間であるが、平日については回答者の 36.2 %が 23 時以降を挙げ、次いで 23.3 %が 22 時台を挙げている。土休日についても 23 時以降との回答が 35.4 %を占め、22 時台との回答が 24.3 %となるなど、平日よりもやや遅い時間が挙げられている。平成 21 年度調査では、平日、土休日とも 22 時台との回答が最多であったことから、必要とされる終発時間が遅くなってきているものと考えられる。

③ 最もよく利用する時間帯の便数

最もよく利用する時間帯に最低限必要な便数については、平日のゆきで 24.7 %が 21 ～ 30 分毎を挙げ、23.6 %が 6 ～ 10 分毎としている。平日のゆき、土休日のゆき、平日の帰り、土休日の帰りの順に最低限必要な便数が少なくなる。

職業別に見ると、会社員・公務員のちょうど 50 %が平日のゆきに 10 分毎以上の頻度を求めている。一方、平日のゆきに 10 分毎以上の頻度を望む無職は 19.5 %となっている。

このような傾向は平成 21 年度調査とおおむね同様である。

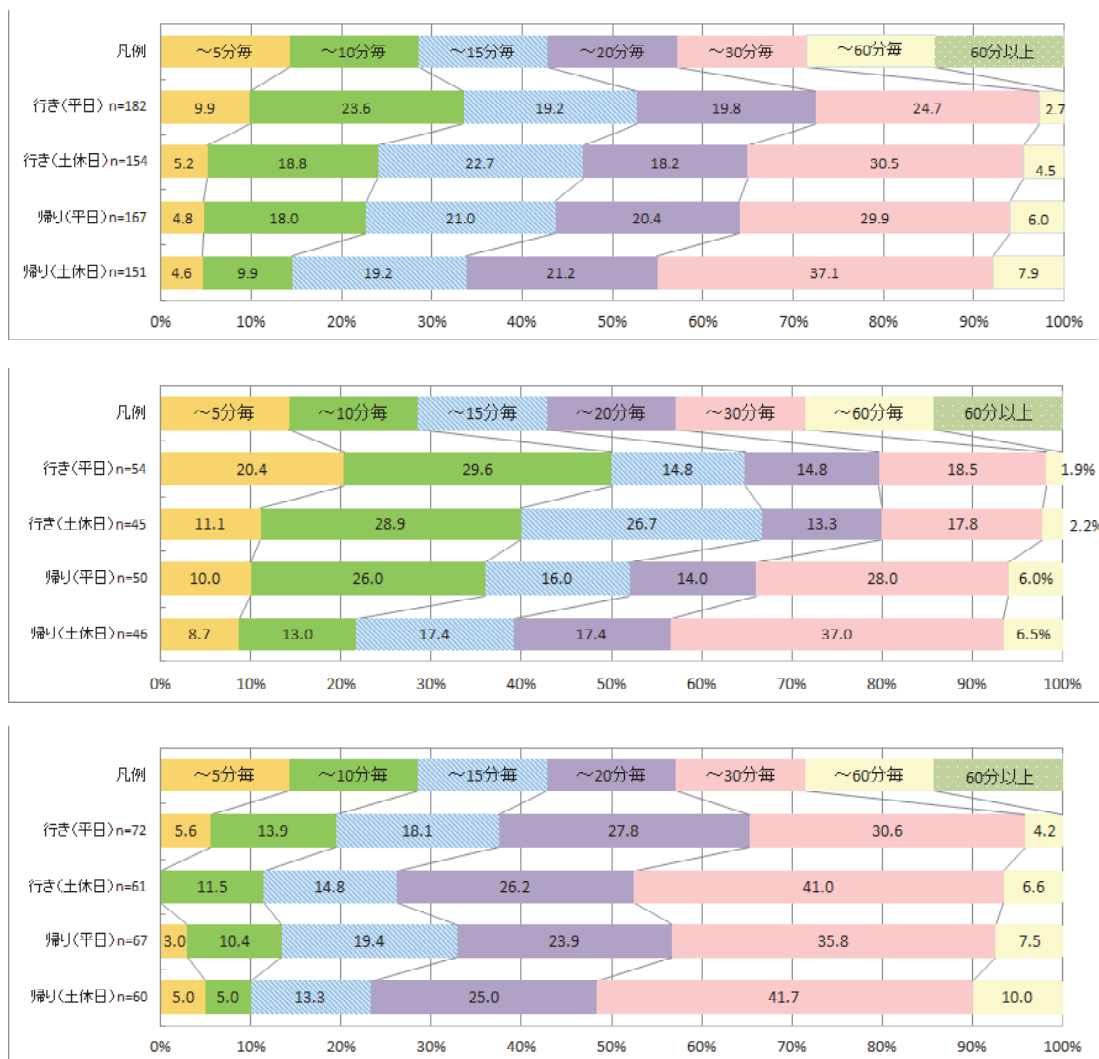


図 3.6.5 最もよく利用する時間帯の便数
(上から順に、全職業の計、会社員・公務員、無職)

④ バス運賃値上げに対する許容率

最もよく利用する路線バスについての値上げ許容率を年齢層別に整理する（表 3.6.2）。ここに言う値上げ許容率とは、今の運賃より何%値上げすれば利用しないかに関する各回答の平均値である。元気 70 パス利用者 42 人の許容率は 65.9 %（平成 21 年度調査では 48.8 %）、非定期利用者 139 人の許容率は 37.5 %である（平成 21 年度調査とほぼ同様）。つまり、現在 200 円の運賃を支払っている非定期利用者の場合、平均すると約 75 円の値上げまでならバス利用を継続するが、それ以上の値上げになればバス利用を取りやめる。

表 3.6.2 バス運賃値上げに対する許容率

	一般利用者の値上げ許容率 (%)	回答者数	元気70パス所持者の値上げ許容率 (%)	回答者数
16～19歳	30.7	4	-	-
20～29歳	65.3	11	-	-
30～39歳	31.2	21	-	-
40～49歳	38.6	25	-	-
50～59歳	31.8	33	-	-
60～69歳	36.0	41	-	-
70～79歳	47.8	10	81.7	29
80歳以上	16.7	2	40.9	11
年齢不明	36.2	6	75.0	2
合計	37.1	153	65.9	42

⑤ 最低限必要なバス停設備

最もよく利用する路線バスについて、最低限必要なバス停の設備を回答者の年齢層別に整理して図 3.6.6 に示す。

全年齢では、時刻表、屋根、ベンチを最低限必要と考える回答者の割合が 50 % を超えている。一方、駐輪場や路線図の掲示を最低限必要と考える回答者の割合は 10 % 台である。

年齢層別に見ると、年齢が若いほど時刻表、路線図、接近表示といった、バスの情報提供に関する設備を希望する回答者の割合が高くなっている。また、年齢が若いほど屋根を望む声強い。バス停へのベンチの整備を望む声は各年齢層とも 5 割を超えている。

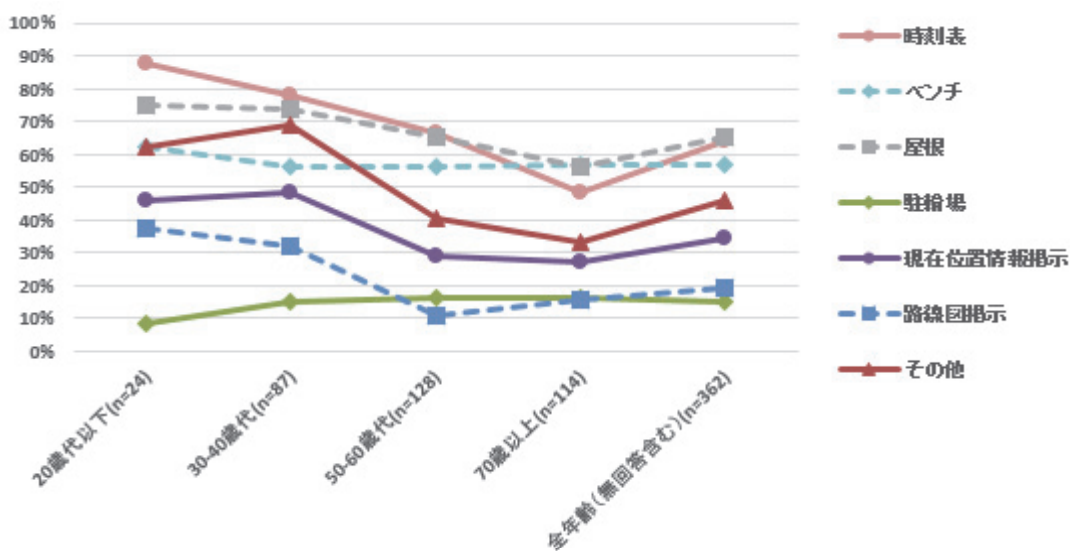


図 3.6.6 最低限必要と思うバス停の設備

(5) 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用していないとの回答者に、利用しない理由を尋ねた。その結果を図 3.6.7 に示す。利用しない理由として最大なのは、「運行時刻や運行ルートを知らないから」の 54.8% である（平成 21 年度調査では 21.5% で 5 位）。平成 21 年度調査に比べて数値が大幅に上昇しており、緊急に対策を取る必要があるものと考えられる。第 2 位は「利用しようと思えばできるが、他の交通手段の方が便利だから」で 51.0% である（平成 21 年度調査では 43.7% で 1 位）。第 3 位は「路線バスでは目的地へ行けないから」の 34.1%（平成 21 年度調査では 22.0% で 4 位）、第 4 位は「自宅から最寄りバス停までが遠いから」の 32.7%（平成 21 年度調査では 29.7% で 2 位）などの順となっている。第 3 位の「路線バスでは目的地へ行けないから」の数値も平成 21 年度調査に比べて大きく上昇している。

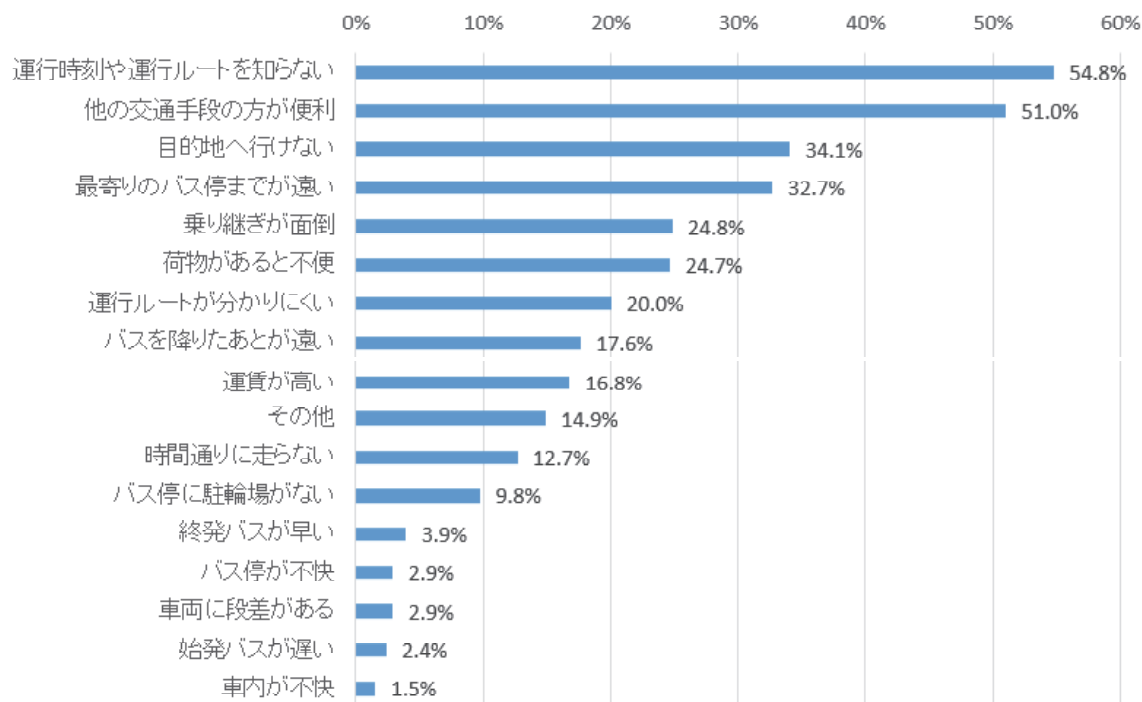
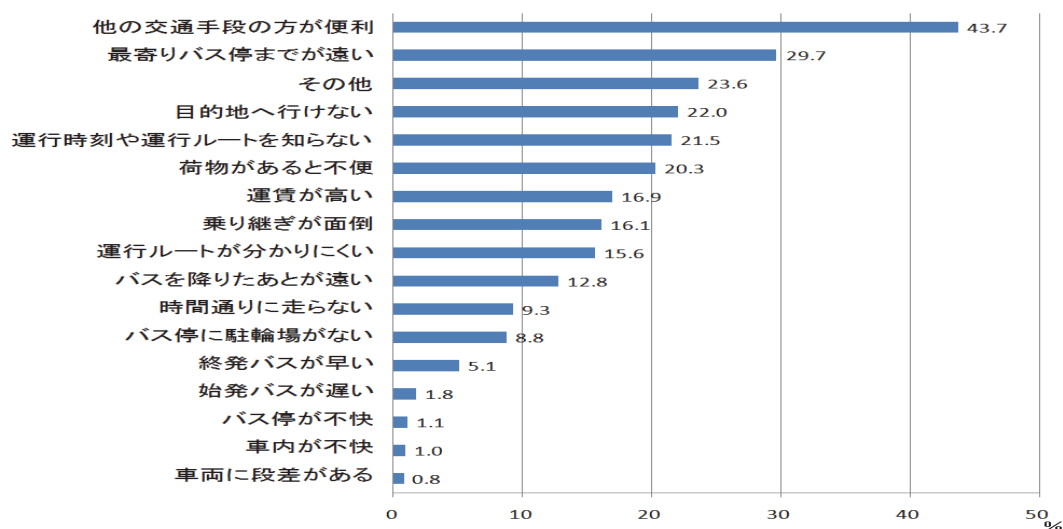


図 3.6.7 路線バスを利用しない理由 (n=584、複数回答)



参考 平成 21 年度調査における路線バスを利用しない理由 (n=627、複数回答)

路線バスを利用しない理由を年齢層別に整理して次の表に示す。

各年齢層とも、「運行時刻や運行ルートを知らないから」が最大の理由であり、次に大きい理由が「利用しようと思えばできるが、他の交通手段の方が便利だから」である。

表 3.6.3 路線バスを利用しない理由（年齢層別、複数回答）

	運行時刻や運行ルートを知らない	他の交通手段の方が便利	目的地へ行けない	最寄りのバス停までが遠い	乗り継ぎが面倒	荷物があると不便	運行ルートが分かりにくい	バスを降りたあとが遠い	運賃が高い	その他	時間通りに走らない	バス停に駐輪場がない	終発バスが早い	バス停が不快	車両に段差がある	始発バスが遅い	車内が不快	回答者数(人)
1 20歳以下	65.4%	63.5%	36.5%	40.4%	30.8%	21.2%	32.7%	15.4%	5.8%	15.4%	15.4%	11.5%	1.9%	3.8%	0.0%	0.0%	1.9%	52
	34	33	19	21	16	11	17	8	3	8	8	6	1	2	0	0	1	
2 30-40歳代	67.7%	61.1%	40.1%	29.3%	29.9%	31.7%	30.5%	21.0%	26.3%	15.6%	16.2%	13.2%	6.6%	3.6%	1.2%	4.8%	3.0%	167
	113	102	67	49	50	53	51	35	44	26	27	22	11	6	2	8	5	
3 50-60歳代	50.0%	50.4%	31.0%	34.9%	22.0%	22.0%	15.1%	14.7%	16.4%	12.9%	11.6%	6.9%	2.6%	3.4%	1.3%	1.3%	1.3%	232
	116	117	72	81	51	51	35	34	38	30	27	16	6	8	3	3	3	
4 70歳以上	44.6%	34.7%	30.6%	30.6%	22.3%	22.3%	10.7%	20.7%	9.9%	18.2%	9.9%	10.7%	4.1%	0.8%	9.1%	2.5%	0.0%	121
	54	42	37	37	27	27	13	25	12	22	12	13	5	1	11	3	0	
5 全年齢（無回答含む）	55.0%	51.4%	34.2%	32.2%	24.8%	24.3%	20.2%	18.0%	16.6%	14.7%	12.7%	9.8%	3.9%	2.9%	2.7%	2.4%	1.5%	584
	321	300	200	188	145	142	118	105	97	86	74	57	23	17	16	14	9	

路線バスを利用しない理由について、自由記述形式で寄せられた意見を分類して次の図に示す。次ページに主な意見を抜粋して示す。（n = 176）

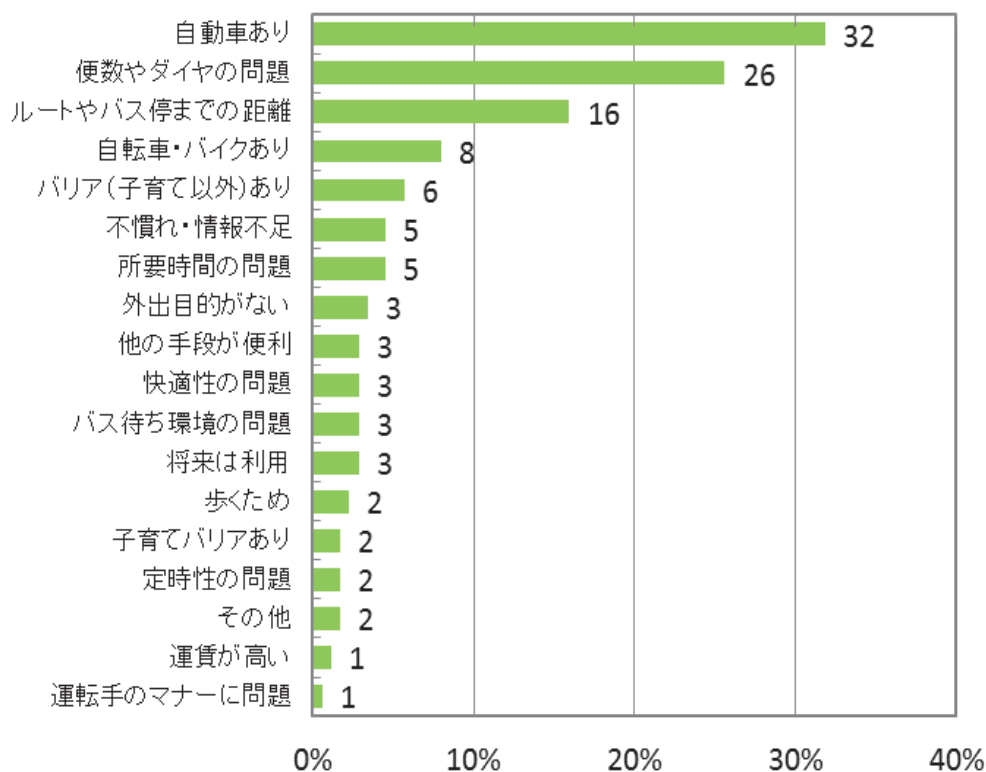


図 3.6.8 路線バスを利用しない理由（自由記述の内容を分類・集計。複数回答）

路線バスを利用しない理由（自由記述のうち、主なものを抜粋）

- ・待っている間に自転車で行けるから
- ・運賃がいくら前もって小銭を用意しなければいけない。乗ったことがないからわからない。
- ・昔は自分で車を運転していた。今は足が不自由で段差やバスの揺れ、座れなかったら乗っているのは無理。料金の払い方も分からない。介護が必要なのです。
- ・降りるときにバス券、お金、老人優待券と3つも持っていなければならないのが非常に危ない。バス券とお金だけにして頂けないか？
- ・ルート不便、距離が中途半端、時間がかかり面倒、帰りのことを考えると不安
- ・バス特有の臭いが不快で酔うから
- ・バスの本数が少なすぎる
- ・子供連れでバス、電車に乗るのが大変。泣いたり騒いだりするので他の人に迷惑がかかる
- ・今はマイカーでどこでも行けるが、車を利用できなくなった時に、路線バスの不便性がわかるのかな。
- ・直川から県民文化会館へ行くのはどうすれば良いのか。どのバスに乗れば行けるのか？
- ・運行回数が少なく、東西に走る路線が無い（日赤、和医大、保健所などへ）
- ・ベビーカーを持ち込みにくい。持ち込んでも迷惑そうだから。荷物とベビーカーと子どもを持ちながら料金を支払うのは不可能
- ・地区に自治会のコミュニティバスが通っているが、病院の時間に合わない。料金が高くなる。
- ・昔はバス利用だったが、全然時間通りに来ないからイライラした。また、ラッシュ時は満員で疲れるから
- ・バス停で待つ時間が長い。バスに乗り遅れたらバス停で長時間待つ必要がある。冬は寒く、夏は暑いから
- ・バス停に今バスがどの辺を走行しているか電光掲示板などに提示してもらわないとわからない
- ・大阪からの帰り市駅、夜8時、9時の時間帯はバスの本数も少なく、とても不便である
- ・数が少なすぎて待つのも判っているので使えません。時刻やルートは昔調べましたが、使えないなと思いついて以降、調べていません
- ・本数が少ないこと、時間通りに来ないこと、あとどれ程度改善が必要かなど情報量不足と不正確なイメージがあるため
- ・近年、立派な車道が出来たのに路線バスが走っていない。バス路線を見直して欲しい
- ・バス停に歩いて行ってバスを待っている間に車だと目的地についてしまっているのので、バスを利用しない
- ・廃線になった路線バスを復活していただけないでしょうか。お墓参りもできなくなりました。自家用車はありません。大変困っています
- ・どのバスに乗ると目的地につくか判らないので、そこをもっと改善してほしいです
- ・駅中心に戻ってくるようで、乗り継ぎが不便だし、直通があつて、そのルートをしっかり表示してくれたら便利になると思う
- ・黒田に済んでいます。バスは一切通っていません。同じ税金を払っているのに。もう少し市政は形ばかりで無く、現実を見て欲しいです。生まれてから近所でバスを見たことがないです
- ・車を運転出来なくなったら、バスも考えるが今は全く使用したいと思わない
- ・今の所、人の車で移動できるので、これから高齢に向かうので今後は利用させていただきます

(6) 改善された場合の利用意向

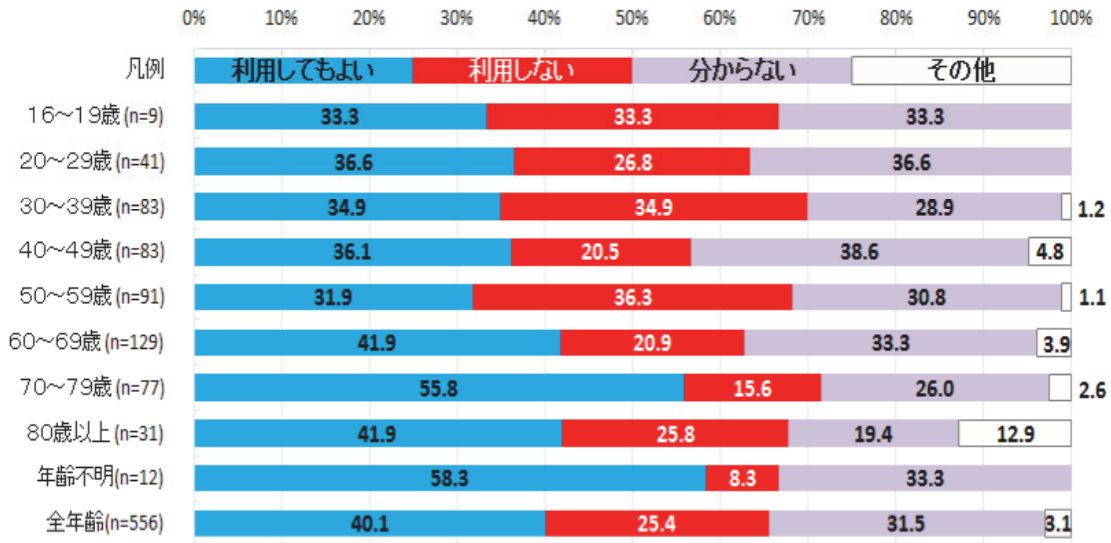


図 3.6.9 改善された場合の利用意向

図 3.6.10 に、利用しない理由が改善された場合の利用意向を示す。すべての年齢層において、「利用しても良い」が 30 %を超えている。10 歳代と 30 歳代および 50 歳代では「利用しても良い」と「改善されても利用しない」がほぼ拮抗している。その他のすべての年齢層では「利用しても良い」が「改善されても利用しない」を上回っている。

(7) 改善されてもバスを利用しない理由

改善されてもバスを利用しない理由について、自由記述形式で 155 件の回答を得た。次ページに意見を居住地域別に整理して示す。

(n = 155)

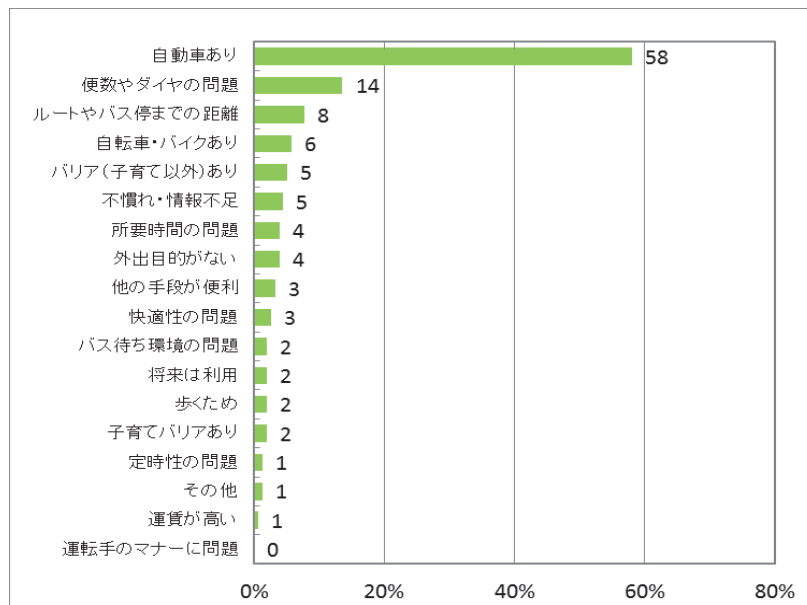


図 3.6.10 改善されても路線バスを利用しない理由 (自由記述の内容を分類・集計。複数回

答)

表 3.6.4 改善されてもバスを利用しない理由（居住地別）

<p><中心部住民の意見> バスがなくとも不便でない 車があるので必要ない。バス停まで行くのが面倒 バス停にバスが到着するまでの待ち時間を考えるとマイカーを使った方が良いと思うため 自家用車があるのにバスを利用することがほとんどない。電車が無く、バスも少ない田舎で育ったので、バスや電車を利用する習慣がほとんどない。 自動車を所有しているため 自宅から車で出かける方が便利だから 車が一番 小さな子どもが居るから無理 23時頃まで運行していれば利用したい 車があるため車で移動の方が早いから 不便 どこにも行かないから 自家用車の方が便利だから 車の方が便利 足が悪いため 車での移動に慣れてしまい、バスの運行に合わせての移動は煩わしいと思う 不便でも自転車やバイク、車、タクシー等を利用して目的地に行く 車のほうが早いから。バス停に日陰のない場所が多く雨の日が困る。 車かバイクで移動 目的地まで徒歩になり、時間がかかる 自動車での移動が多い 車の方が便利だから 自家用車利用のため 自家用車になれてしまっている 迂回が多く、時間がかかる 和歌山駅、市駅他など自動車で行く方が早いと思うから 目的地までの距離が 3km であれば徒歩で行く。目的地近くに駐車場があれば自家用車で行く。 身障者のためやや歩行困難 今の所、自分で車の運転をするからもう少し年齢が行けばバスを利用するかも 今は車に乗れるから 時間の自由度が無い 車で動くことが毎日ですので 車に乗れる限り 他の交通手段が無いから 自家用車での移動が最も便利 天候が良ければ自転車で行く 自家用車がある バスの運行されているルートは通らない。もう70歳も過ぎているのであまり方々へ出かけない。 現時点の貧弱な体制から市内を自由に行き来できるような改善が出来るとは思えません。 高齢のため、あまり外出しません 足が悪いので、自転車で駅まで行き、電車に乗ります。バス停には自転車置き場が無いので行けない 高齢だから一人で乗れない 高齢のため身体的理由によって利用できない</p>

今は足が悪いため
老齢で体も不自由なので
老齢になって一人での外出が出来なくなっている
介助なしに遠出するのが無理なため
バス待っている間に自転車漕いだ方が早い
車の方が便利だから
腰痛のため、バス停まで行けない

<南部住民の意見>
マイカーを利用するから
自動車の方が便利だから
車に乗る方が便利だから
自動車のほうが便利。時間の制限が無い手軽
車のほうが便利だから
車があるから
自家用車の方が便利

<北東部住民の意見>
勤務時間が不規則のため
車が便利
目的地まで車で行くので、バスに乗らなくても不便を感じない
高齢のため歩行が困難

<北西部住民の意見>
自分で車を運転する方が便利だし楽だから
自動車で移動するため
自家用自動車が便利だから

<北部住民の意見>
バス停まで、バスを降りてから荷物を持ち、いろんな所へ行きたがる子どもの手をひいて次の目的地まで移動するのが大変だから
本数が少なく、自分の思う時間となると自家用車が楽だから
待つのがいやだから
面倒
マイカーがあるため
車のほうが便利だから
バス時間に間に合う様あせったり、時間に追われる。他の交通手段では自分の時間で動くことができる。
車があるから
自動車の方が便利だし、早いから
今まで自動車で移動してきたので、今後もそう思うと思うが、自分が高齢になった時、また利用するのではないか。
・昔からほとんどバスを利用したことがないので、バス代は家計に響く。
・買い物に出かけるのがほとんどなので、荷物を持って子供を連れてのバスは厳しい。"
バイクや自動車のほうが便利だから
車のほうが便利だから、バスは時間がかかる
現行の交通手段のほうが便利である
乗り物酔いをするため
体調が悪い。途中の徒歩短縮のため
不便というイメージがあるから
車が楽
マイカーが楽
自動車の方が便利だから

山の上でバスが通るとは考えられない
日により待ち時間がまちまちで、その都度時刻を気にするのが面倒
てんかん、発作が頻繁におこるため不可
車の方が便利だから。自分は利用しないがお年寄りのために本数をふやしてもらえたら
と思う。バスが無くて仕方なくタクシーを利用される方も多い。
バス代金で軽自動車では相当な距離と時間短縮が出来る
車を運転するので
自動車を使うから
乗り物酔い。車の方が便利
自動車通勤の方が便利だから
車で出かけるため
買い物などには自動車が便利なので利用することはほとんど無い
今は車を利用しているので、解りません
自転車が便利で楽だから
車のほうが便利だから
車に乗るから
マイカーが一番
車の方が便利だから
天気の良い日、待ち時間
粉河加太線まで出るのが遠いため
バスでは直接目的地まで行けないから
今は車を少し使います。あまり出かけないから
足が悪いから
現在、自動車の運転ができるから
時間通りに来ない。
家を出てから帰るまで介護者が必要だからです。
自宅が山の上ですのでバス停までタクシーで行き来等しなければいけないが駐車場がない
今住んでいるところが便利だから

<東部住民の意見>

どうしても車が便利。物も運べる。5KMほどの道のりで2回も乗り換えたくない
不便というイメージが抜けない
車のほうが便利で、子どももいるため。遠出するなら駐輪場のある電車に乗って行けば
いいから。
和歌山にはバスは必要ないと思うので路線を増やす必要も無い
日常生活においての使用目的がなく、また、自動車等の利用が無ければ生活できない
自家用車で移動するのが一番便利
自分で運転して移動するから
車の方が便利だから
バイクの方が早く目的地に行けるから
車いす生活になってしまって、バスでの移動は無理
自分で運転が出来る間は必要がない
バス停が無いから
車を利用するから
自動車に同乗
JRの方が便利

<南東部住民の意見>

車を持っているから
鉄道か自転車で十分
自動車のほうが便利だから
自家用車を使用した方が行動しやすいから

貴志川線が近くにあるから
以前バスがあったときでも、1日の本数が少なく、全く利用できなかった。行きたいときに思うように行けない
鉄道を利用と車利用で足りる。バスは本数が少ないのと、時間通りに走らない
今の所、年齢的に車の運転の方が便利だから
足が不自由になってきたのでバスは無理です
タクシーの方が便利で使いやすいから
自分の時間に合わせた行動が出来ず、又、複数の行動するケースの場合、待ち時間が多大になる。ちょっとしたことが、半日や1日仕事になる
運行していない

<臨海部住民の意見>

車の方が便利だし、金額がバス運賃>ガソリン代だから。
とって、バスの運賃が高いとは思いません。和歌山で暮らすには車が必要不可欠かなと思います。"
車ででの生活のほうが便利だから。特にバスが必要でないため

<居住地域無回答者の意見>

車があるから
自家用車利用
認知症があり、乗ることができない
車があるから
車のほうが便利だから
子連れで公共の乗り物は他の人の迷惑になることが多い。(機嫌が悪かったり、ベビーカーがかさばったり)
車で行けるので
車のほうが自由に行動できる
自動車
バスを利用するほど遠いところへあまり行かないのと、車が便利なので運転が出来る間はバスを利用することはないと思う
自宅から遠い
近くならバイクで行ったり、遠くなら子どもの車で行ったりするから
障がい者のため歩行が無理
腰痛のため乗降が大変
乳母車をひいているから、バス停まで行けないから

(8) バスサービスの諸要因の重要度に関するコンジョイント分析

バスを利用するにあたって、乗り換え回数、運賃、運行頻度、所要時間のうち、どの項目がどれくらい重視されているかを分析するため、コンジョイント分析を行った。コンジョイント分析はマーケティングでよく使われてきた手法で、たとえば4人家族用の冷蔵庫を選ぶ際に消費者は「色」「価格」「消費電力」「メーカー」のどれをどのくらい重視しているか、といったことを調査するために使われる。コンジョイント分析により、例えば「最も重視されているのは色である」「メーカー名は価格の1.5倍重視されている」といった結果を示すことができる。

今回の調査では、5kmの移動を想定し、下表に示す4要因（乗換回数、運賃、運行頻度、所要時間）と3水準から実験計画法によって11個の仮想的条件を作成し、これらを被験者に提示して、「利用したくない」から「利用したい」までの5段階で評価していた。あくまで形とした。

表 3.6.5 要因と水準

要因 \ 水準	1	2	3
乗り換え回数	なし	1回	2回
運賃	200円	300円	400円
運行頻度	20分に1本	40分に1本	60分に1本
所要時間	15分	30分	45分

コンジョイント分析の結果を次ページに示す。分析に用いた回答者数は488人である*1。まず、PersonのRとKendallのタウの値（最大値は1）となっている。これらの数値が低い場合には、被験者が調査票を正しく理解できていなかったり、真面目に答えていない、価値観の全く違うグループが混在しているといった状況が懸念されるが、本調査結果ではPersonのRとKendallのタウがともに1.000であることから、回答者全体がコンジョイント・モデルに非常によく一致した傾向を持ち、結果が信頼できるものと判断する。また、有意確率が.000であることから部分効用値の推定は良好である。

次に平均相対重要度を見ると、回答者が最も重視するのは乗換回数であり、次いで所要時間、運賃、運行頻度の順であることが分かる。部分効用値から、たとえば乗換回数が0回から1回に増えると効用が9.24下がるが、運行頻度を1時間に1本から20分に1本へと大幅に増やすことで効用が6.84上がり、また所要時間を45分から30分に短縮できれば効用がさらに3.46上がって、乗換回数増による効用減を相殺できるものと推定される。

*1 すべての条件に同評価をつけている回答や、ひとつでも評価漏れのある回答は分析対象から除外した。

表 3.6.6 部分効用値

		部分効用値
乗換回数	なし	.749
	1回	-.175
	2回	-.574
運賃	200円	.434
	300円	-.030
	400円	-.404
運行頻度	20分に1本	.402
	40分に1本	-.120
	1時間に1本	-.282
所要時間	15分	.469
	30分	-.062
	45分	-.408
(定数)		2.492

表 3.6.7 有意確率

	値	有意確率
Pearson の R	1.000	.000
Kendall のタウ	1.000	.000

表 3.6.8 平均相対重要度

	平均相対重要度
乗換回数	32.432
運賃	21.643
運行頻度	21.008
所要時間	23.895

(9) 市内公共交通の総合的な満足度

和歌山市内の公共交通に関する総合的な満足度を年代別、地域別に整理して示す。全年齢（または全地域）の結果と平成 21 年度調査結果を比較すると、満足度がやや下がっていることが分かる（「満足」「やや満足」の計が、今回調査では 19.8 %、平成 21 年度調査では 24.1 %）。

地域別に見ると、全地域において「不満」「やや不満」が「満足」「やや満足」を大きく上回っている。北東部、東部、臨海部では「不満」「やや不満」が 50 % 以上である。

市内公共交通の総合評価

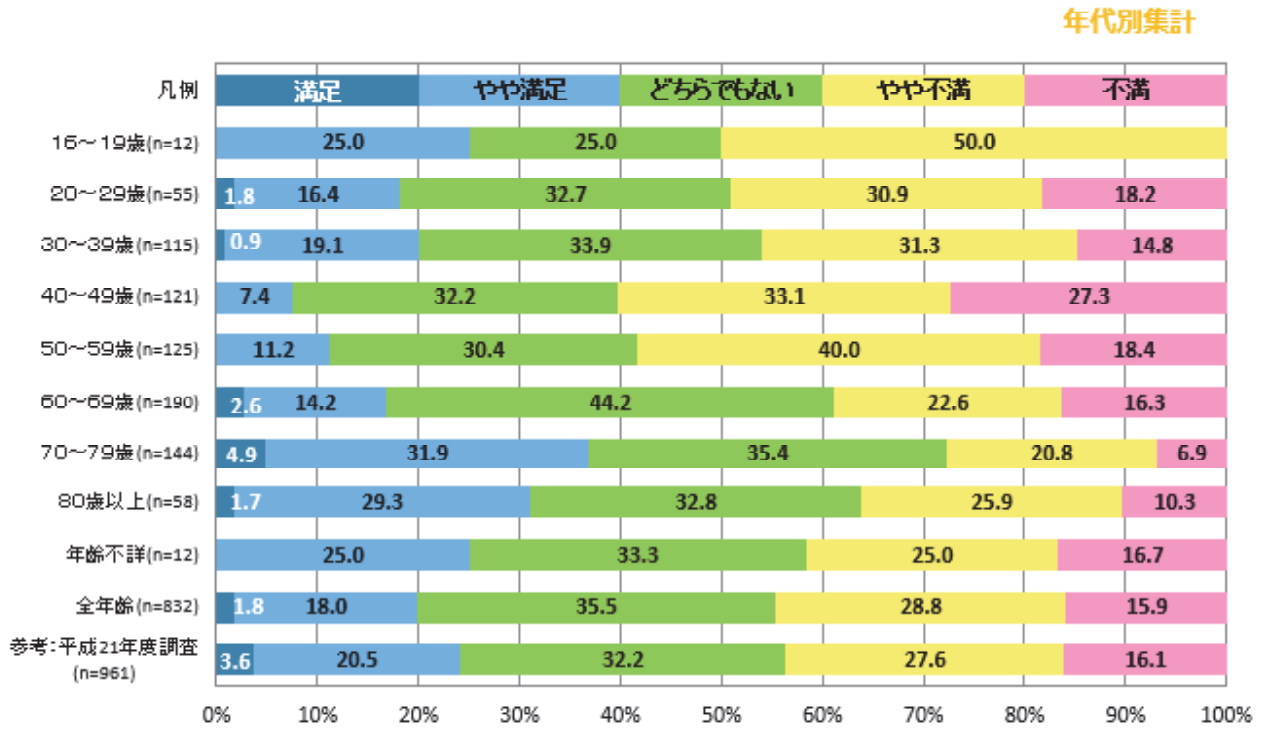


図 3.6.11 市内公共交通の総合評価（年代別）

市内公共交通の総合評価

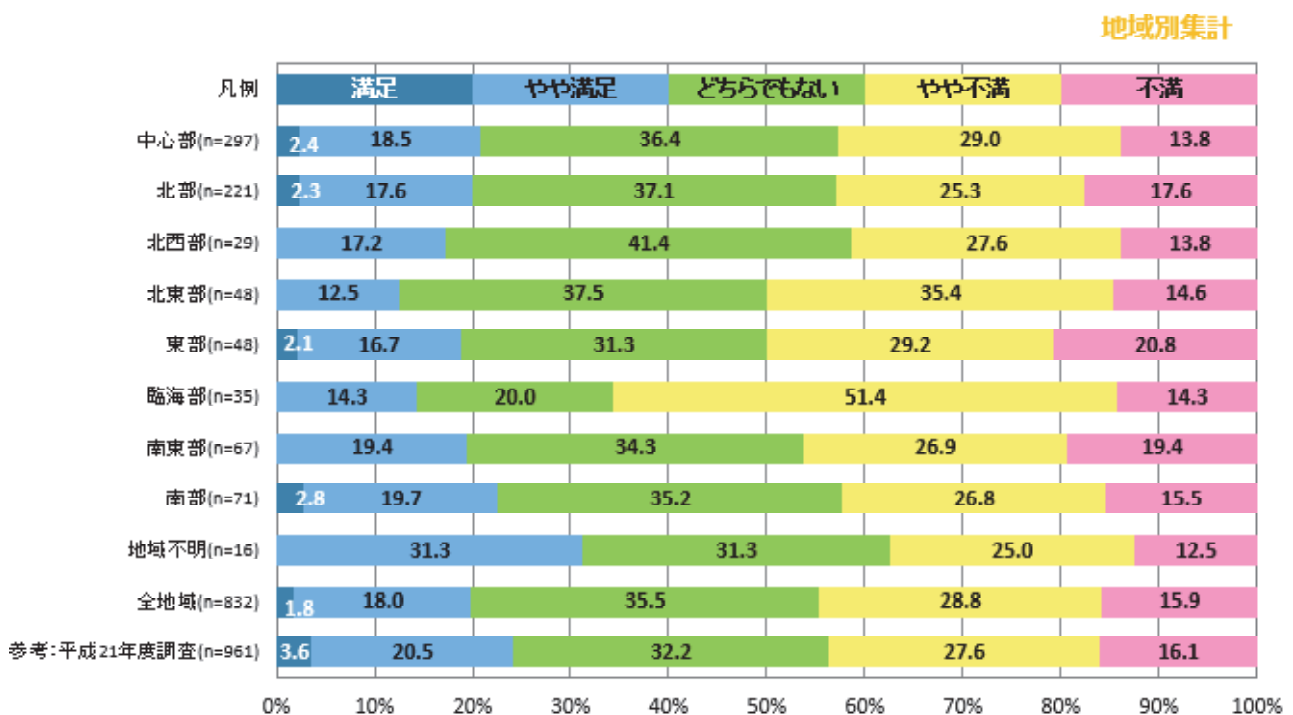


図 3.6.12 市内公共交通の総合評価（地域別）

市内の公共交通の改善方策に関する考えについて、自由記述形式で寄せられた 290 件の意見を分類して次の表に示す。

路線に関するご意見が 100 件で最も多く、次いで便数やダイヤに関するご意見が 78 件、運賃に関するご意見が 35 件、公共交通を活かすまちづくりや駅・バス停の駐車場に関するご意見が 23 件、車両に関するご意見が 22 件、公共交通の情報提供方法に関するご意見が 18 件の順となっている。

路線に関するご意見のうち、23 件がコミュニティバスの導入に関するご意見、15 件が路面電車や LRT の導入に関するご意見である。便数やダイヤに関するご意見のうち、64 件は増便や接続改善に関するご意見、12 件が終発時刻の改善や深夜バスの運行に関するご意見である。

以上のことから、市内公共交通の総合的な満足度の向上に向けては、路線や便数・ダイヤ（特に増便や接続改善）に関することを中心に改善策を講じることが必要である。

表 3.6.9 市内の公共交通の改善方策に関する考え

n=290	
ご意見の内容	件数
路線に関すること	100
うち、コミュニティバスの導入に関すること	23
うち、路面電車や LRT の導入に関すること	15
うち、市内を循環する路線の導入に関すること	11
うち、新駅の設置に関すること	4
便数やダイヤに関すること	78
うち、増便や接続改善に関すること	64
うち、終発時刻の改善や深夜バスの運行に関すること	12
うち、始発時刻の改善に関すること	1
うち、速達化に関すること	2
運賃に関すること	35
うち、IC 乗車券の導入に関すること	3
公共交通を活かすまちづくり、駅・バス停の駐車場に関すること	23
車両に関すること	22
うち、小型化に関すること	16
公共交通の情報提供方法に関すること	18
道路整備に関すること（歩行環境や自転車通行環境の改善を含む）	17
定時性・信頼性の向上に関すること	10
バリアフリー化に関すること	8
公共交通改善のための体制や制度に関すること	8
乗務員等のマナーに関すること	6
安全に関すること	4
バス待ち環境に関すること	3
利便性向上全般に関すること	17
感想や公共交通以外に関すること	23
その他（趣旨の不明なご意見など）	7

(10) 和歌山市で今後取り組むべき改善策

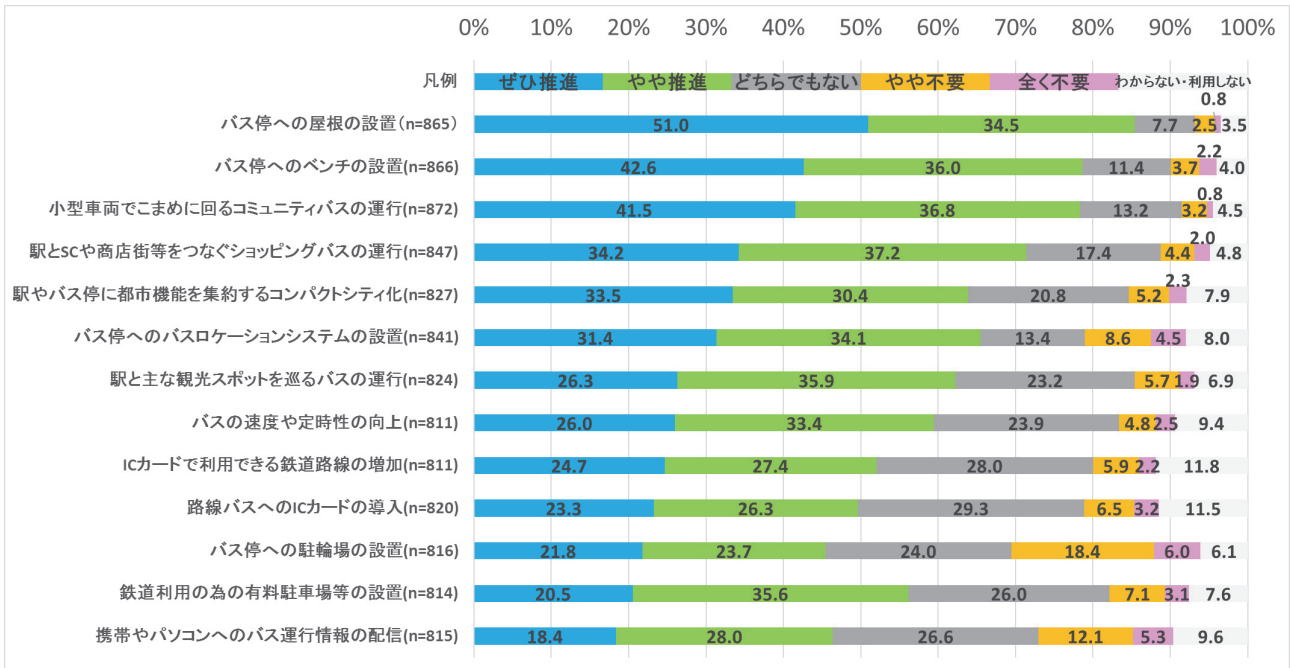


図 3.6.13 和歌山市で取り組むべき改善策

図 3.6.13 より、最優先事項は「バス停への屋根の設置」（ぜひ推進とやや推進の計が 85.5 %）、次いで「バス停へのベンチの設置」（同 78.7 %）、「小型車両でこまめに回るコミュニティバスの運行」（同 78.3 %）となっている。

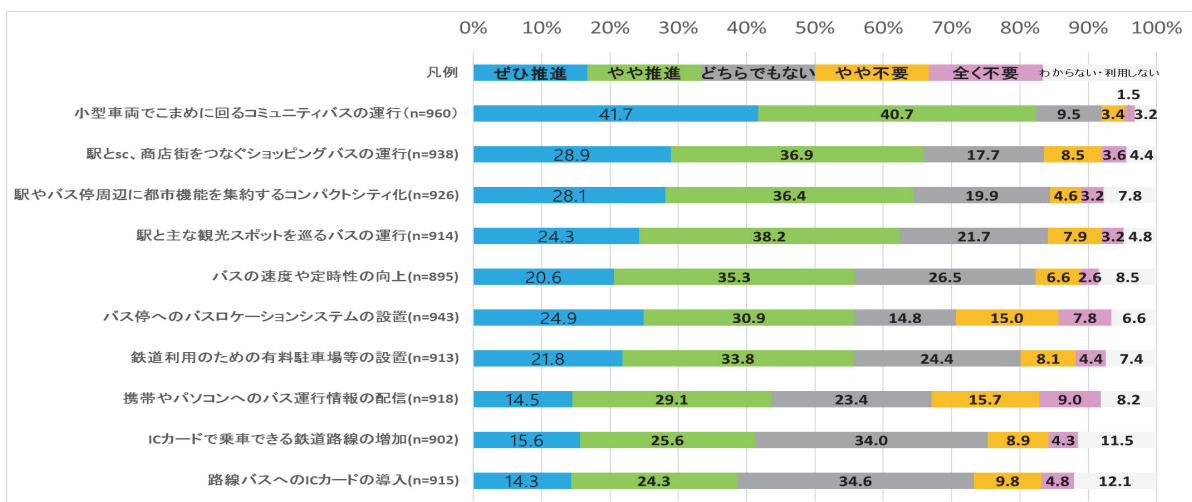
4 位の「駅と SC や商店街等をつなぐショッピングバスの運行」をぜひ推進・やや推進の意見は 71.4 % であり、平成 21 年度調査の数値（65.8 %）からやや上昇している。

5 位の「駅やバス停に都市機能を集約するコンパクトシティ化」をぜひ推進・やや推進の意見は 63.9 % であり、平成 21 年度調査の数値（64.5 %）とおおむね同じである。

平成 21 年度調査に比べ、ぜひ推進・やや推進の比率が大きく上昇しているのは「路線バスへの IC カードの導入」であり、平成 21 年度の 38.6 % から今回は 49.6 % と 10 ポイント以上の上昇となっている。同様に「IC カードで乗車できる鉄道路線の増加」も平成 21 年度の 41.2 % から今回は 52.1 % と 10 ポイント以上の上昇となっている。

全く不要・やや不要の比率が最も高かったのは「バス停への駐輪場の設置」の 24.4 % であるが、一方でぜひ推進・やや推進との意見も 45.5 % あることから、設置必要度の高いバス停に絞っての対策が求められる。

次ページ以降に、年齢層別、居住地域別の結果を示す。



参考 平成 21 年度調査における和歌山市で取り組むべき改善策

バス接近表示システムは、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっている。地域別に見ると、すべての地域で「ぜひ推進」「やや推進」が5割を超えており、臨海部、中心部、南東部では「ぜひ推進」「やや推進」が7割前後となっている。

バス接近表示システム

年代別集計

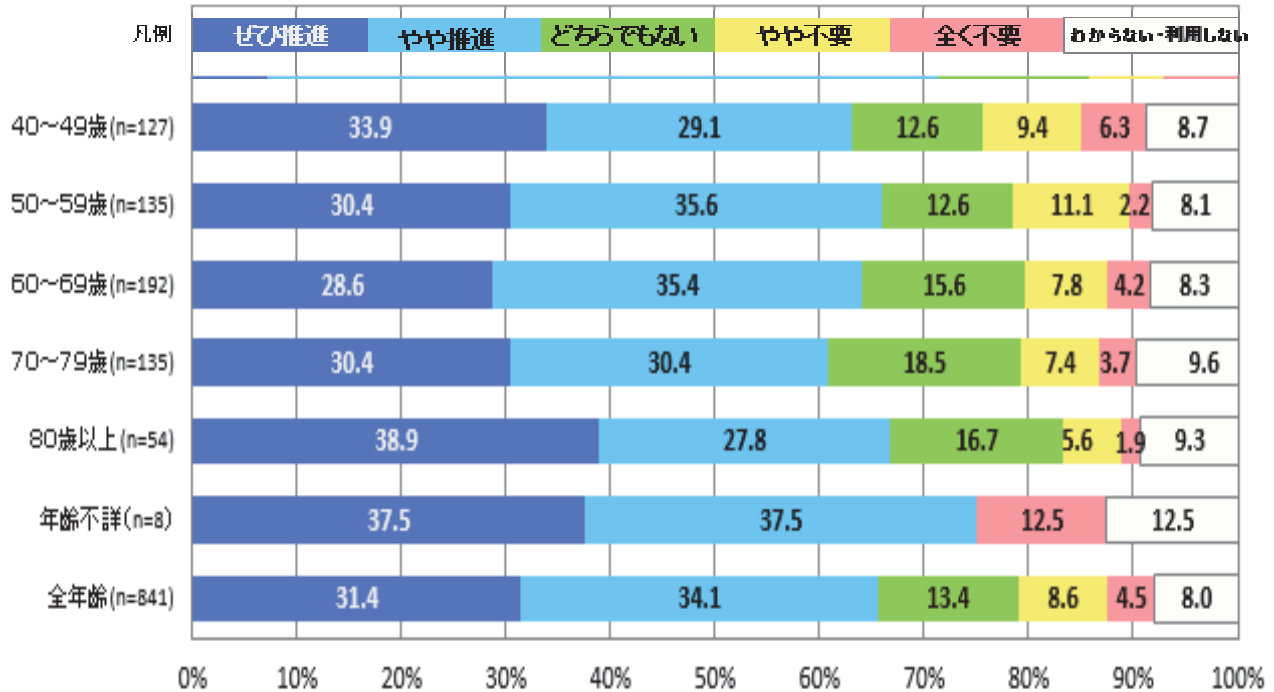


図 3.6.14 バス停へのバスロケーションシステムの設置（年代別）

バス接近表示システム

地域別集計

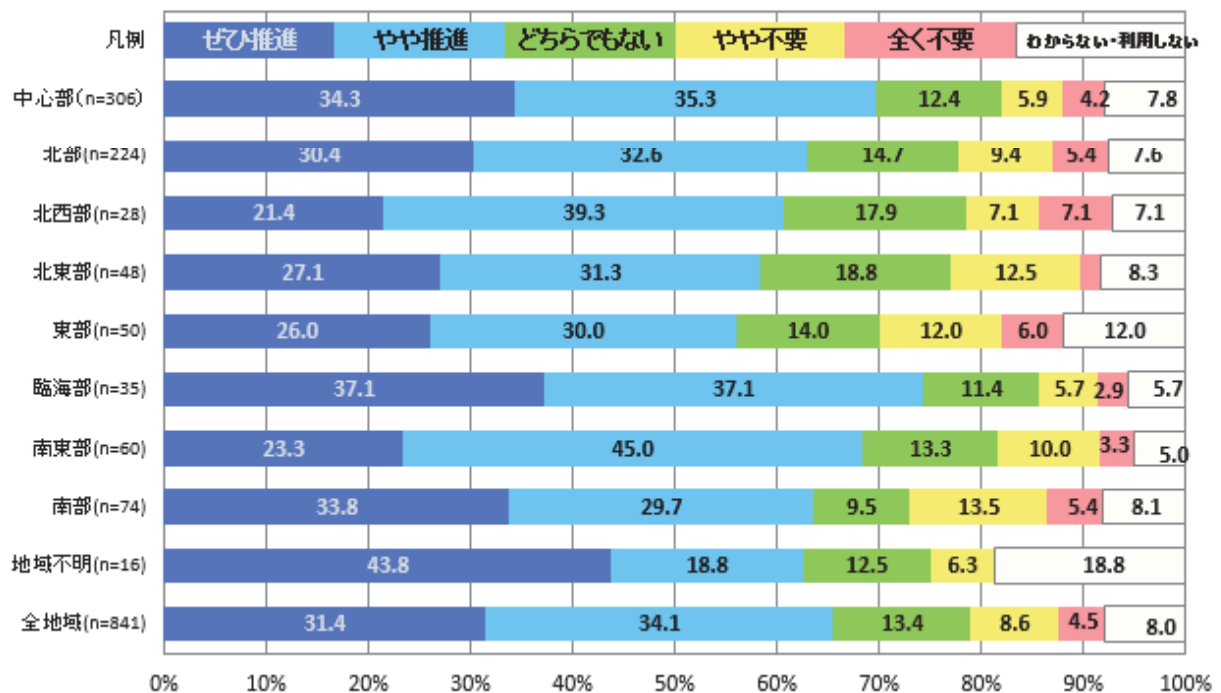


図 3.6.15 バス停へのバスロケーションシステムの設置（地域別）

バス停へのベンチの設置は、全年齢層において「ぜひ推進」「やや推進」の割合が7割を超えている。地域別に見ると、北西部を除くすべての地域で「ぜひ推進」「やや推進」が8割前後となっている。

バス停へのベンチの設置

年代別集計

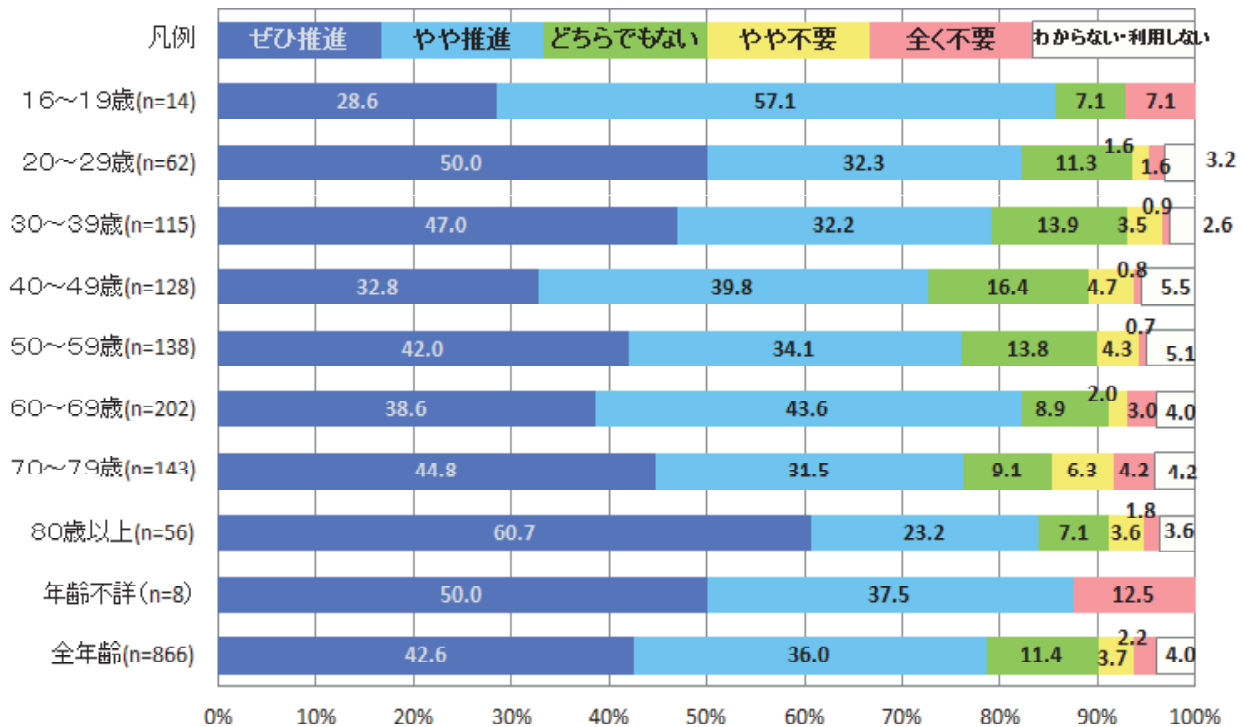


図 3.6.16 バス停へのベンチの設置 (年代別)

バス停へのベンチの設置

地域別集計

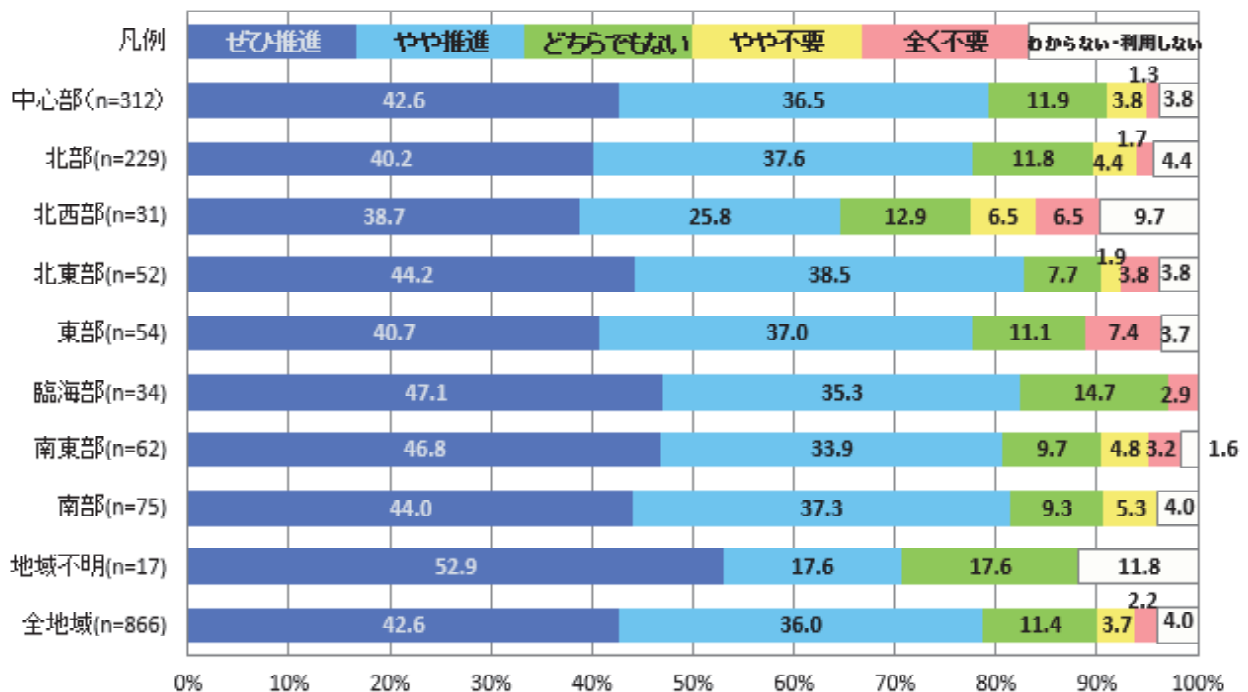


図 3.6.17 バス停へのベンチの設置 (地域別)

バス停への屋根の設置は、全年齢層において「ぜひ推進」「やや推進」の割合が8割を超えている。地域別に見ると、北西部を除くすべての地域で「ぜひ推進」「やや推進」が8割を超えている。北西部の数値も72.4%と低いものではない。

バス停への屋根の設置

年代別集計

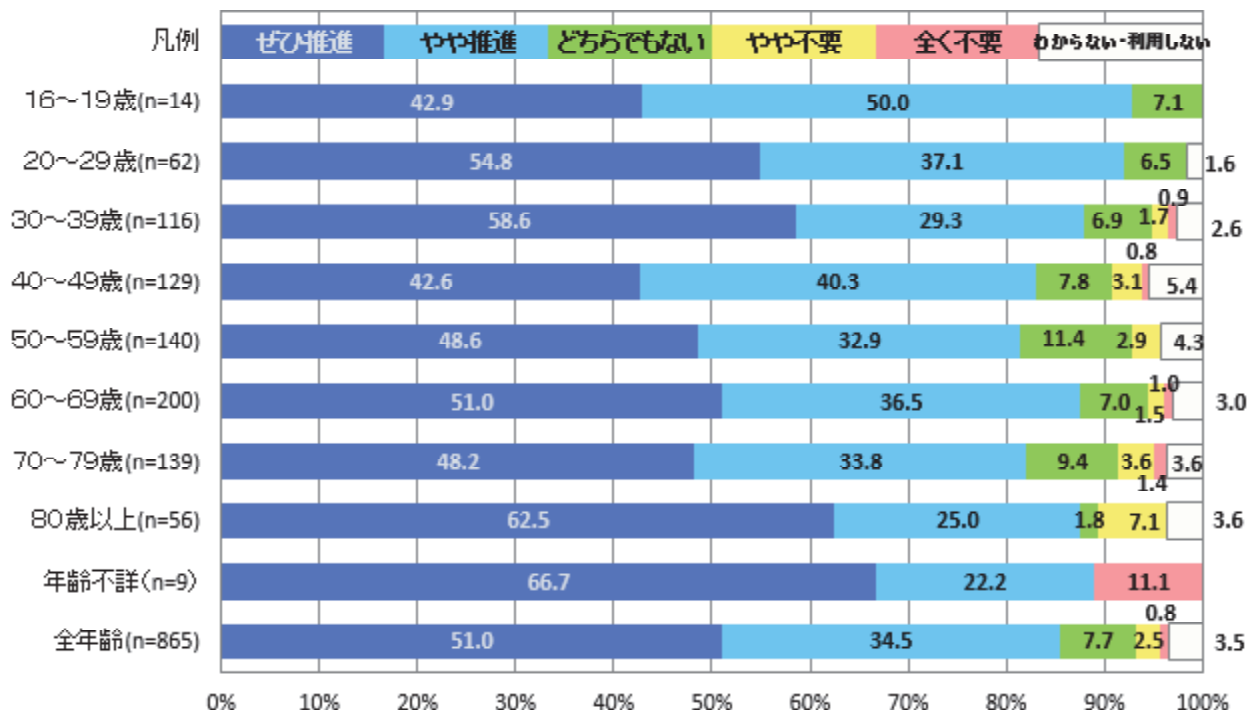


図 3.6.18 バス停への屋根の設置 (年代別)

バス停への屋根の設置

地域別集計

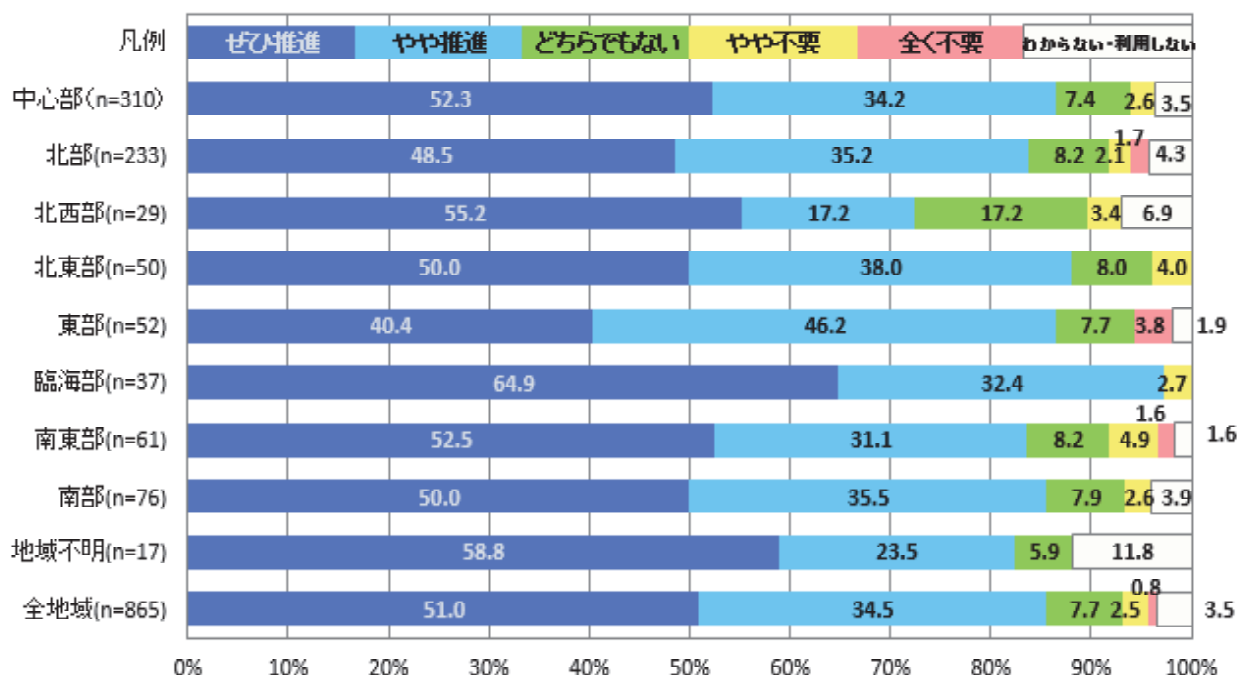


図 3.6.19 バス停への屋根の設置 (地域別)

バス停への駐輪場の設置は、80歳以上を除く全年齢層において「ぜひ推進」「やや推進」の割合が5割未満となっているが、70歳代を除き「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を上回っている。地域別に見ると、北西部を除くすべての地域で「ぜひ推進」「やや推進」が4割台であり、「全く不要」「やや不要」を上回っている。

バス停への駐輪場の設置

年代別集計

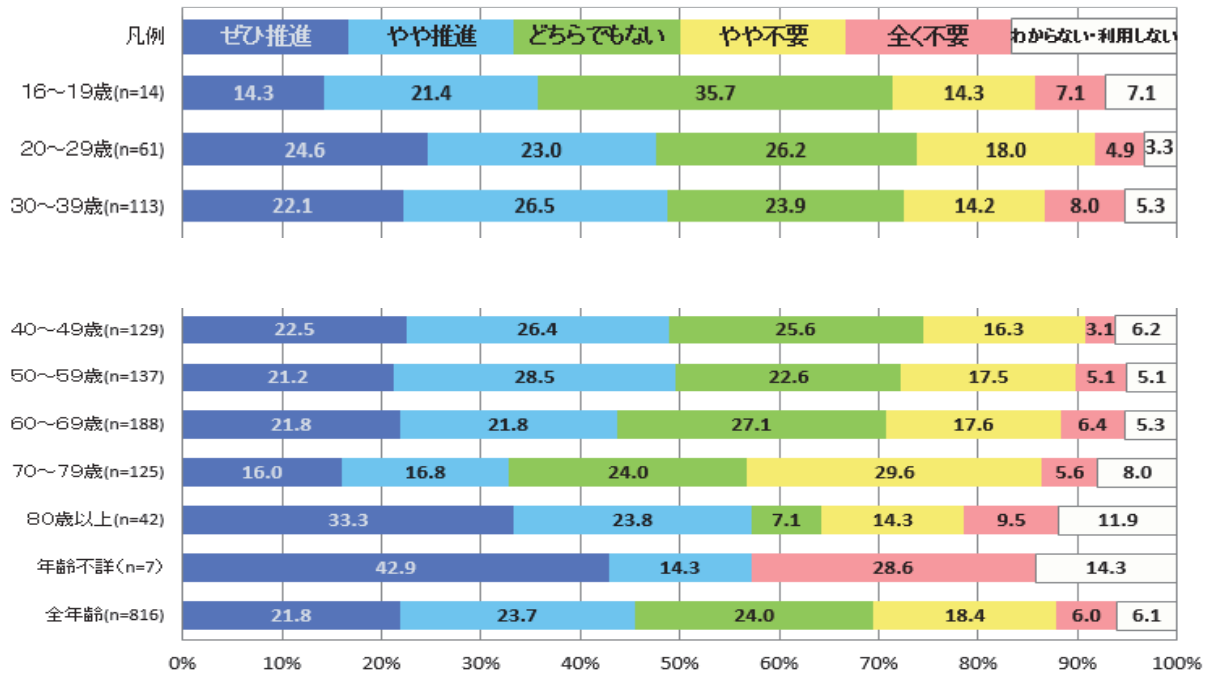


図 3.6.20 バス停への駐輪場の設置 (年代別)

バス停への駐輪場の設置

地域別集計

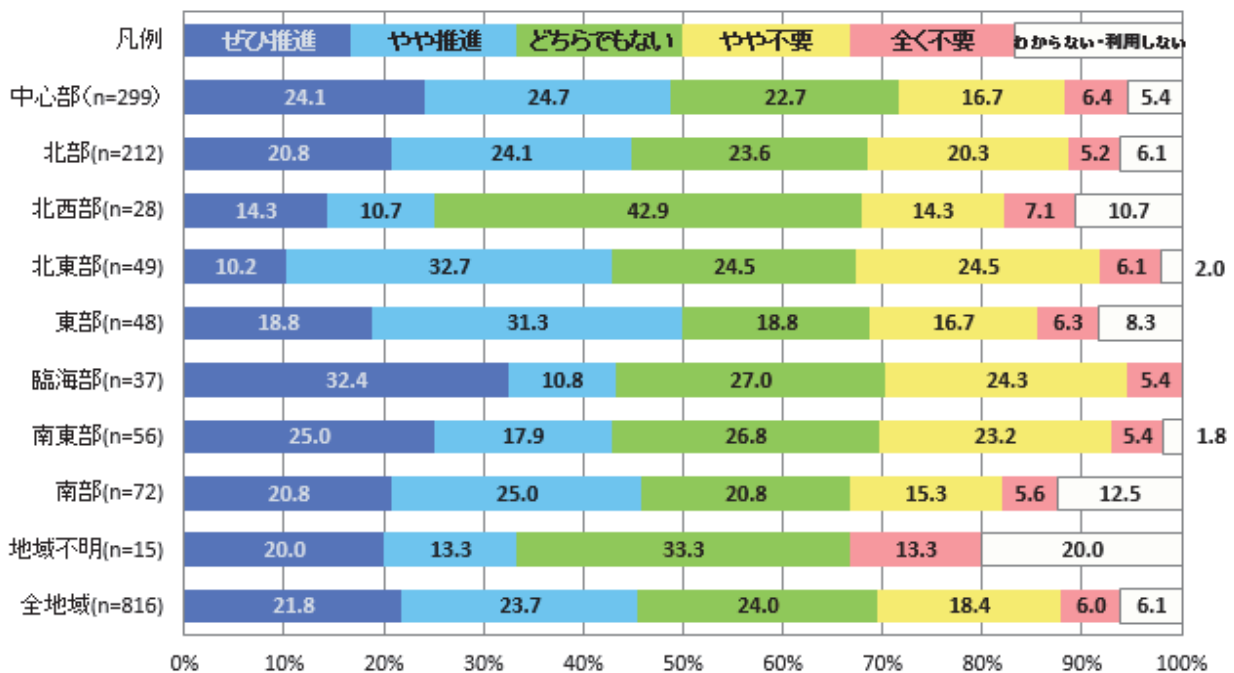


図 3.6.21 バス停への駐輪場の設置 (地域別)

携帯やパソコンへのバス運行情報の配信は、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっており、10～30歳代では「ぜひ推進」「やや推進」が6割を超えている。地域別に見ると、各地域とも「ぜひ推進」「やや推進」が4割～5割前後となっている。

運行情報案内システム

年代別集計

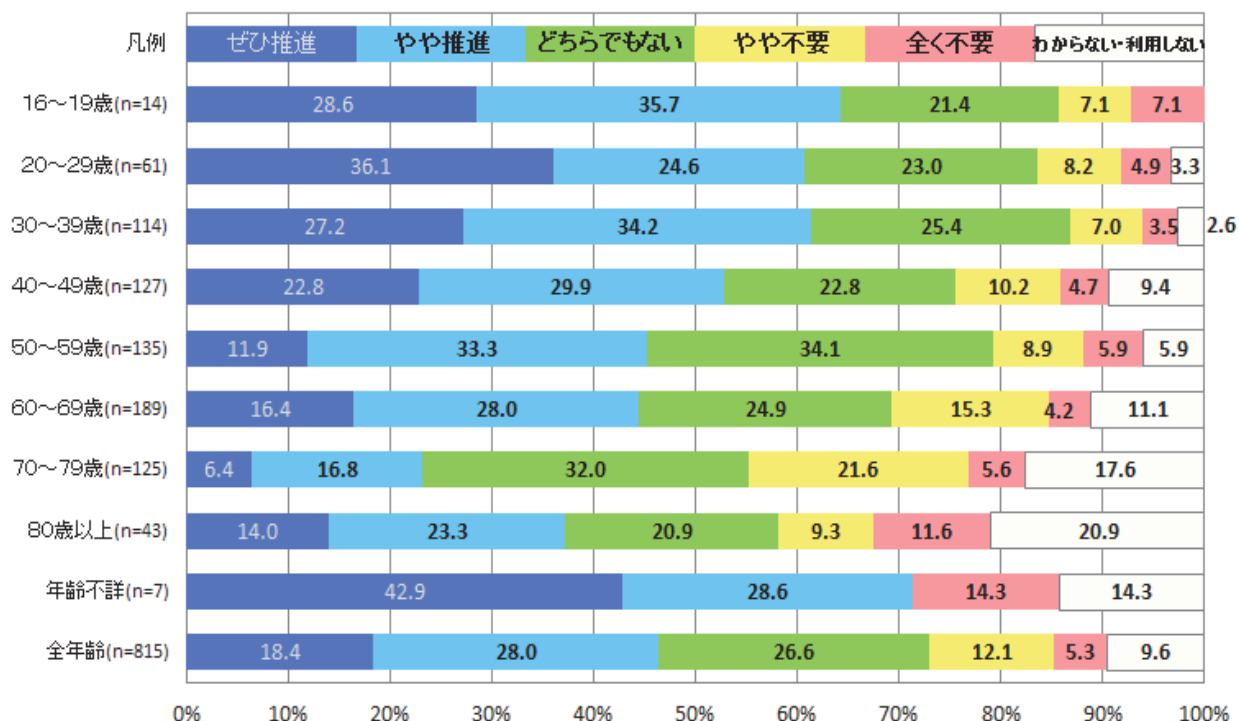


図 3.6.22 携帯やパソコンへのバス運行情報の配信（年代別）

運行情報案内システム

地域別集計

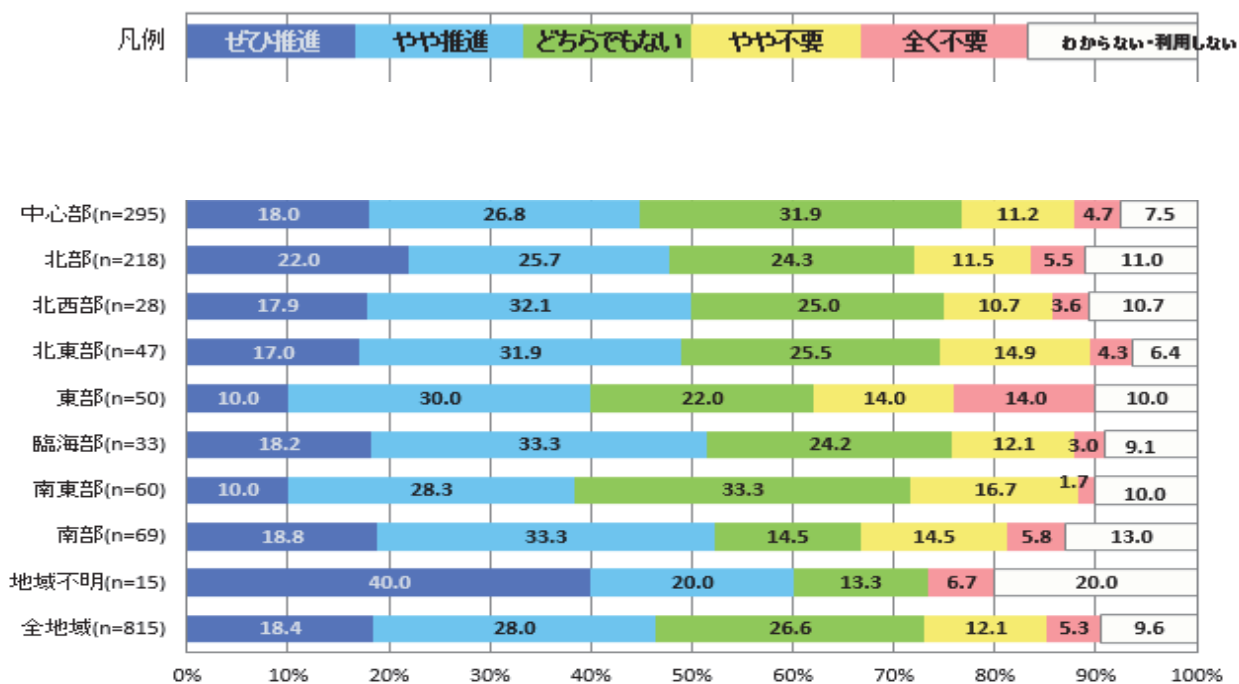


図 3.6.23 携帯やパソコンへのバス運行情報の配信（地域別）

バスの速度や定時性の向上については、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっているが、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っている。地域別に見ると、各地域とも「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っている。

バスの速度や定時性

年代別集計

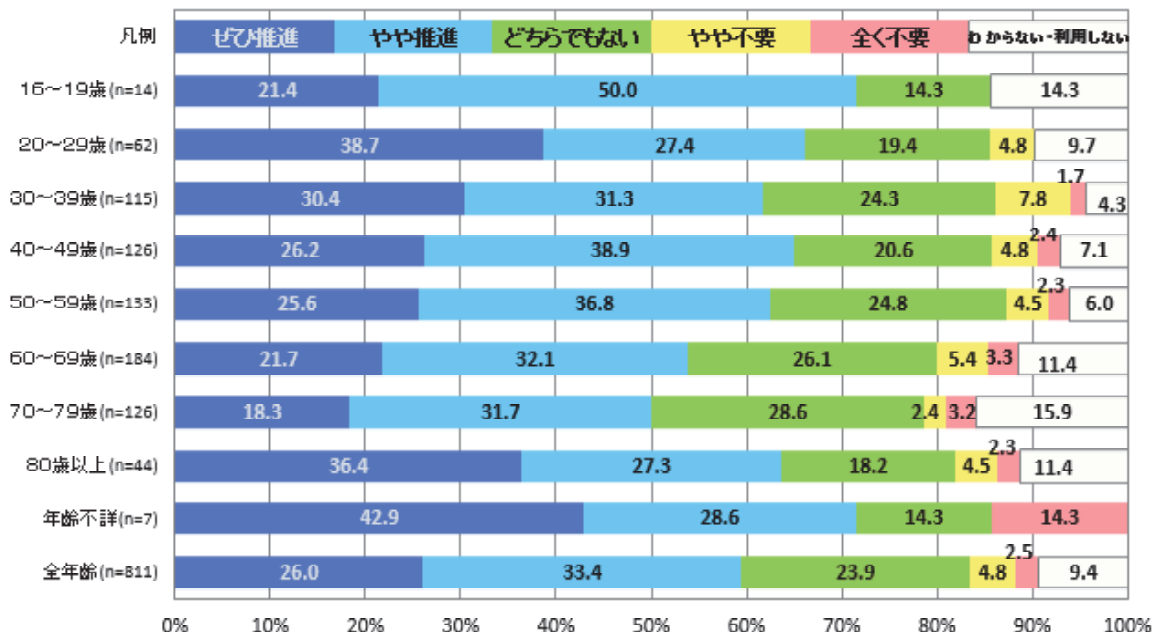


図 3.6.24 バスの速度や定時性の向上（年代別）

バスの速度や定時性

地域別集計

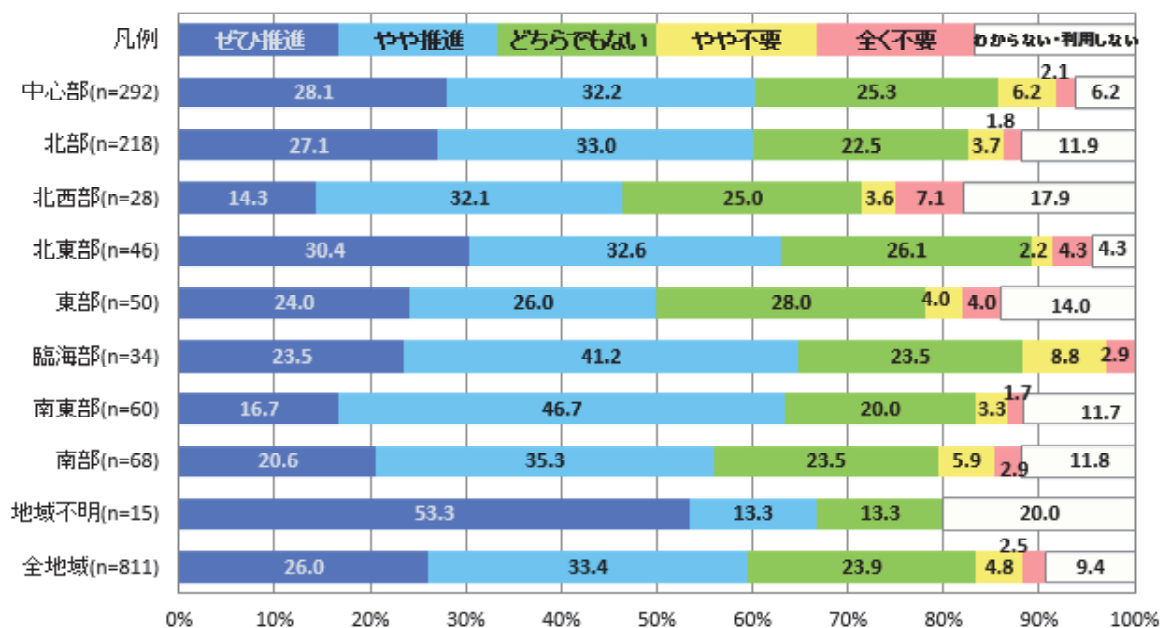


図 3.6.25 バスの速度や定時性の向上（地域別）

駅とSCや商店街等をつなぐショッピングバスの運行については、すべての年齢・すべての地域において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っている。

ショッピングバスの運行

年代別集計

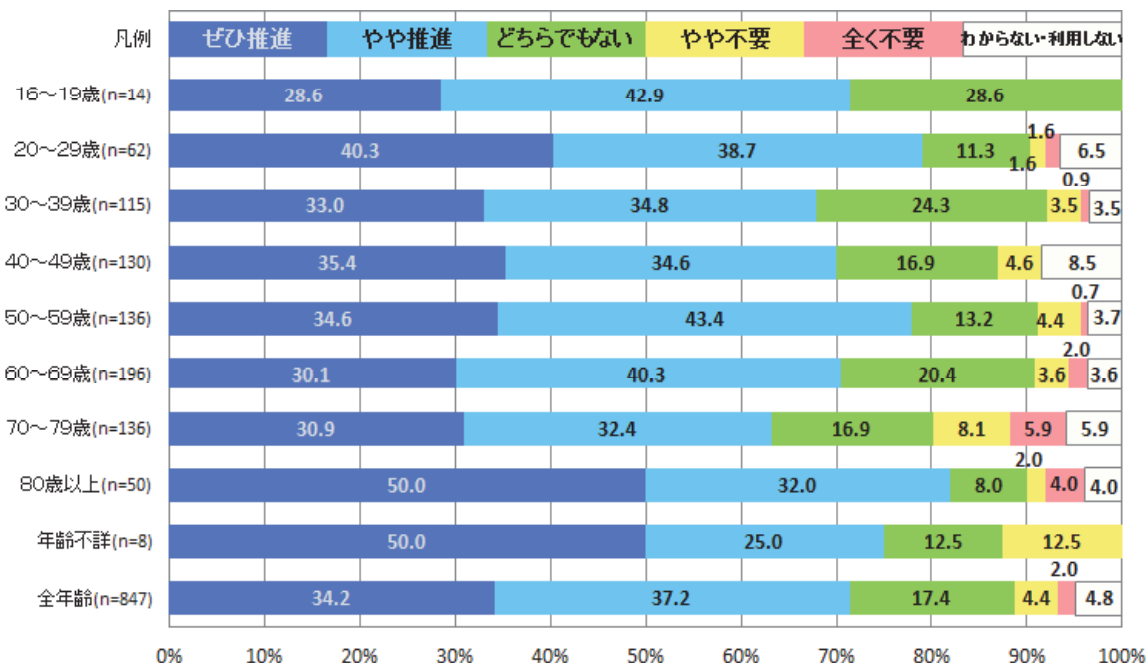


図 3.6.26 駅とSCや商店街等をつなぐショッピングバスの運行（年代別）

ショッピングバスの運行

地域別集計

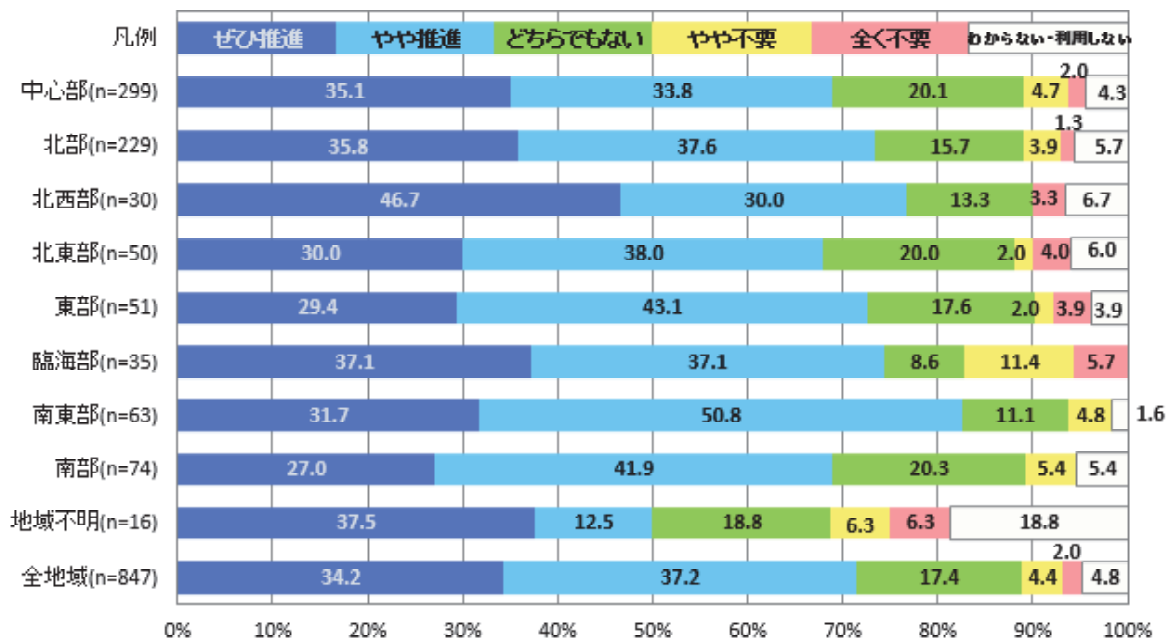


図 3.6.27 駅とSCや商店街等をつなぐショッピングバスの運行（地域別）

駅と主な観光スポットを巡るバスの運行については、すべての年齢・すべての地域において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っている。

観光スポット周遊バス

年代別集計

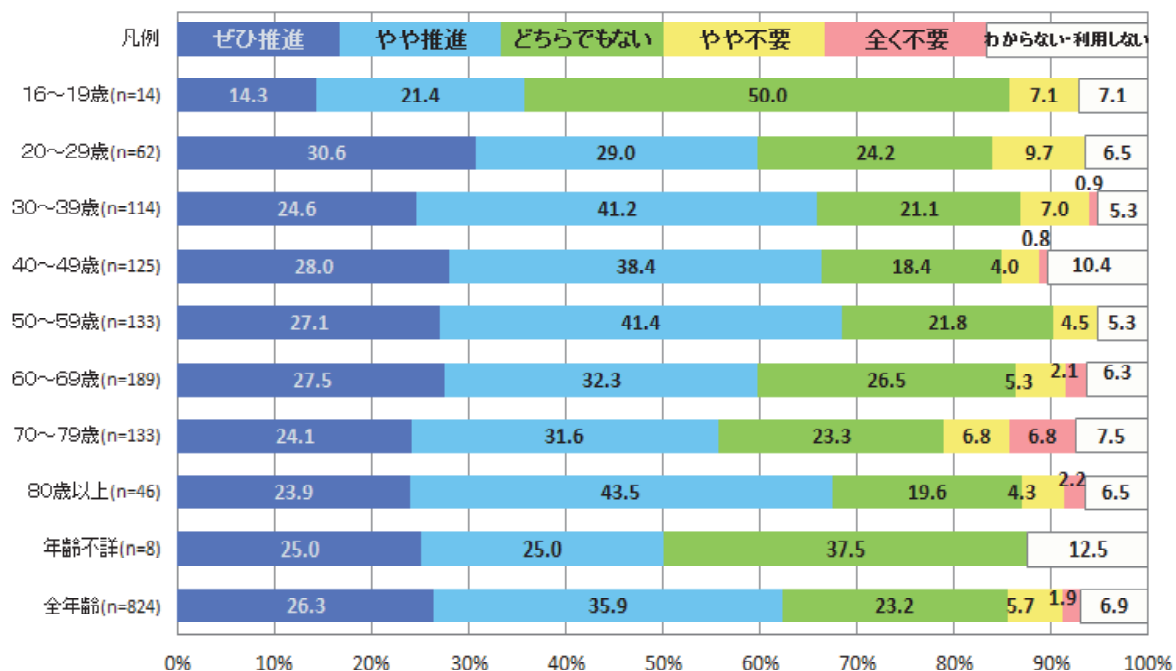


図 3.6.28 駅と主な観光スポットを巡るバスの運行（年代別）

観光スポット周遊バス

地域別集計

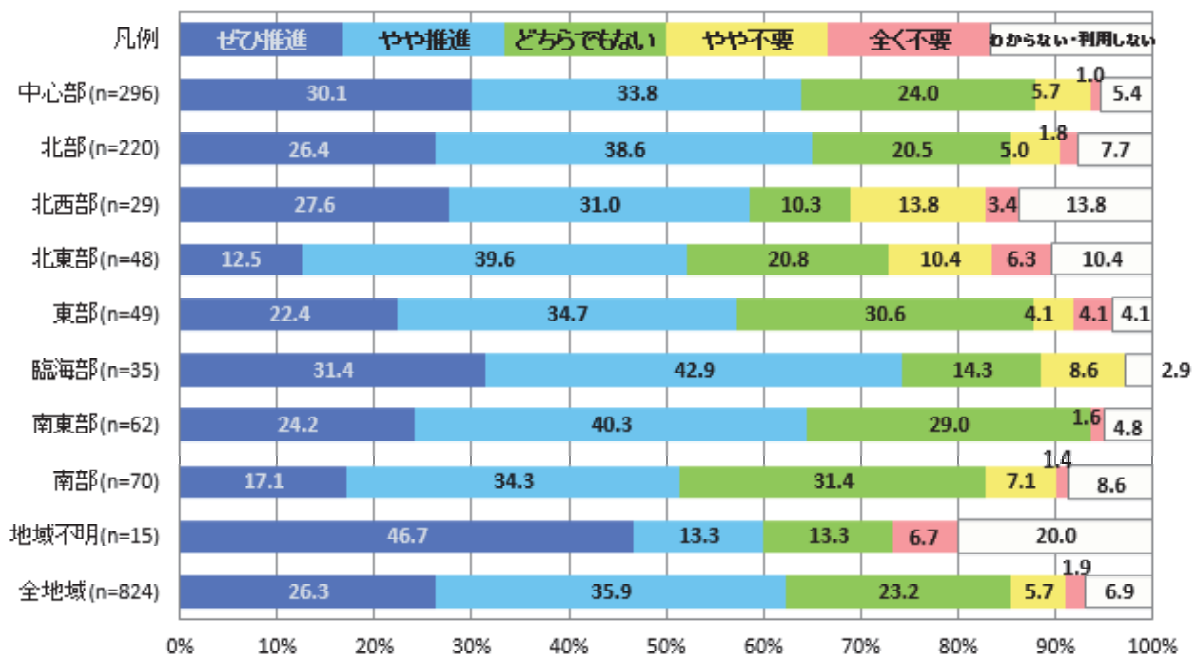


図 3.6.29 駅と主な観光スポットを巡るバスの運行（地域別）

コミュニティバスの運行は、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っており、年齢が高いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっている。地域別の差はあまり見受けられない。

コミュニティバスの運行

年代別集計

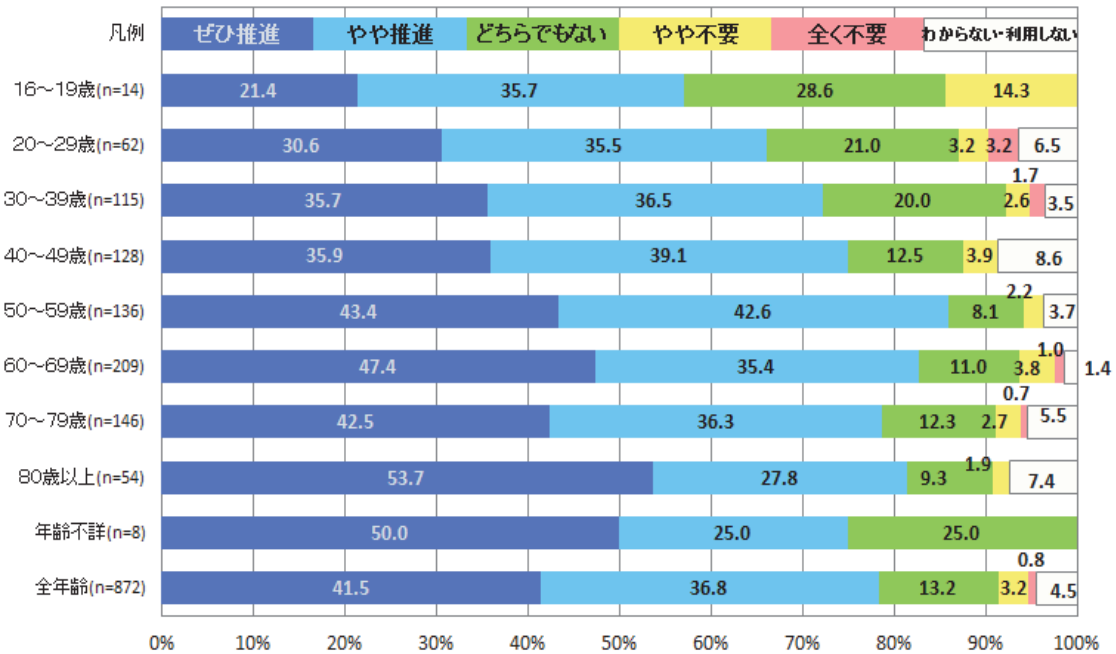


図 3.6.30 小型車両でこまめに回るコミュニティバスの運行（年代別）

コミュニティバスの運行

地域別集計

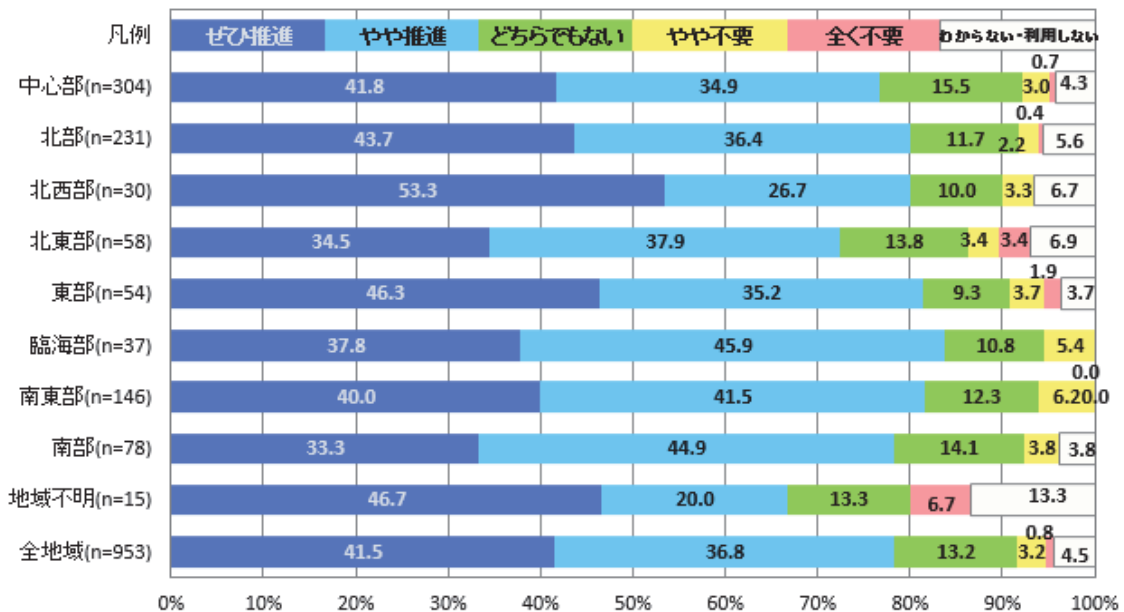


図 3.6.31 小型車両でこまめに回るコミュニティバスの運行（地域別）

路線バスへのICカードの導入は、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっている。地域別の差はあまり見受けられない。

路線バスへのICカードの導入

年代別集計

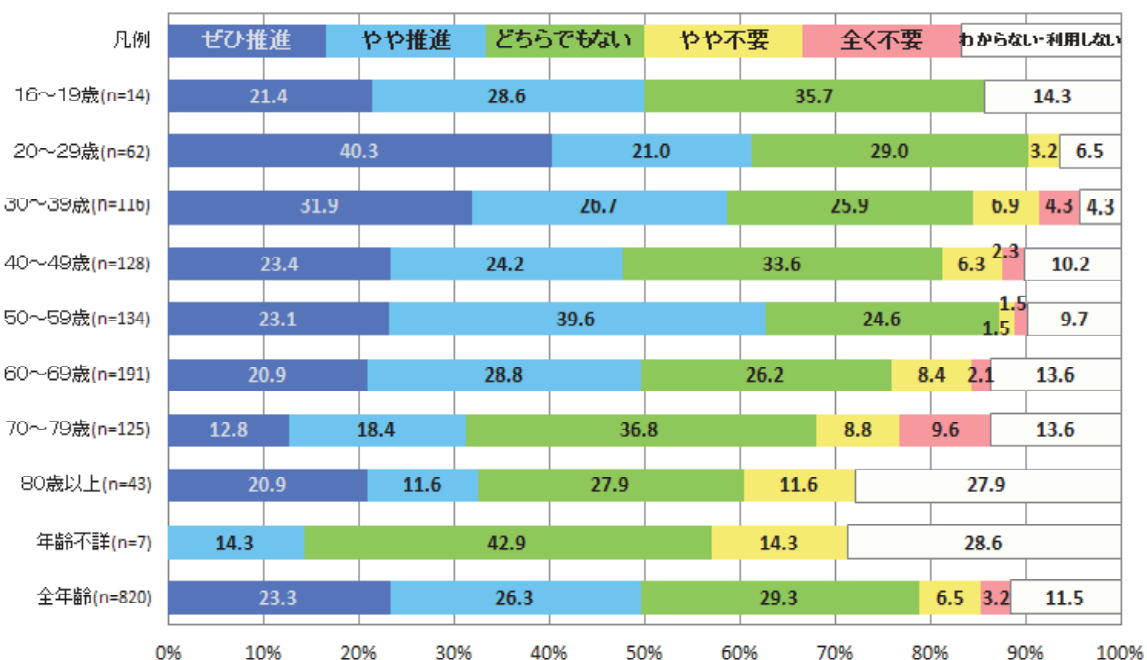


図 3.6.32 路線バスへのICカードの導入 (年代別)

路線バスへのICカードの導入

地域別集計

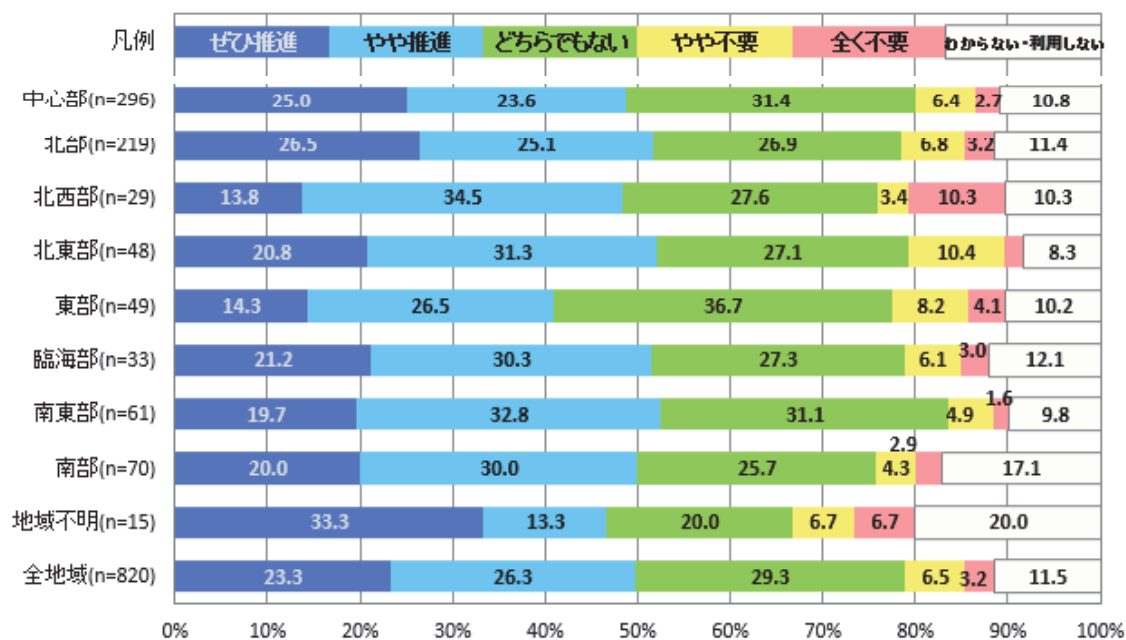


図 3.6.33 路線バスへのICカードの導入 (地域別)

ICカードで利用できる鉄道路線の増加は、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっている。地域別の差はあまり見受けられない。

ICカードで利用できる鉄道路線の増加

年代別集計

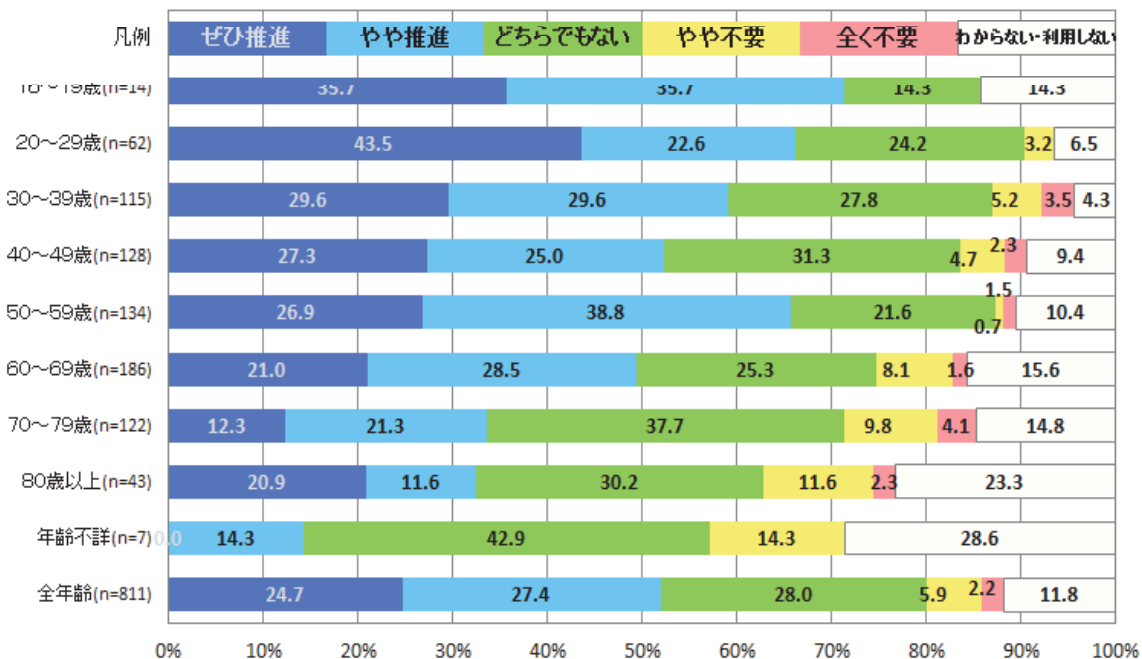


図 3.6.34 ICカードで乗車できる鉄道路線の増加 (年代別)

ICカードで利用できる鉄道路線の増加

地域別集計

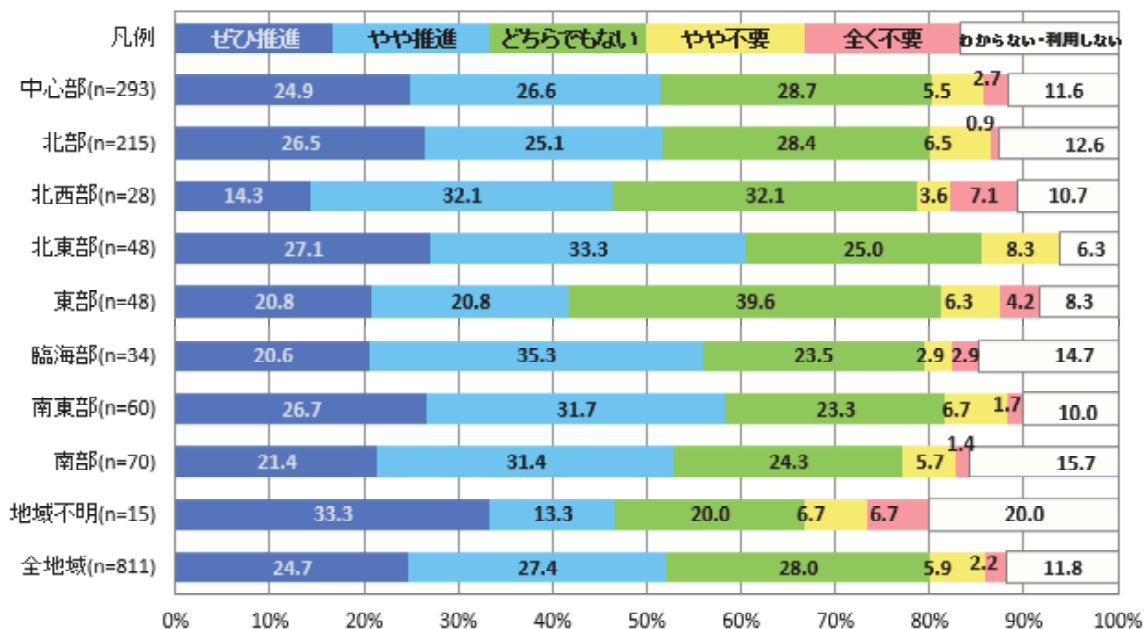


図 3.6.35 ICカードで乗車できる鉄道路線の増加 (地域別)

鉄道利用のための有料駐車場等の設置は、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、50歳代の「ぜひ推進」「やや推進」の割合が7割弱に達している。地域別では北東部と臨海部で「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高く、7割前後となっている。

パークアンドライド用の有料駐車場等の設置

年代別集計

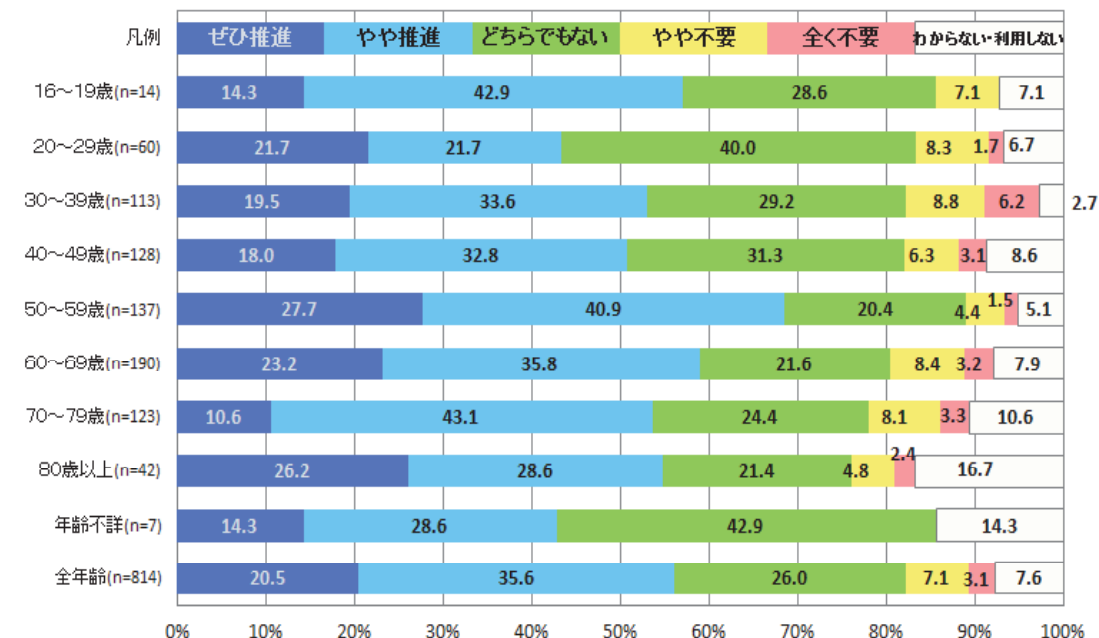


図 3.6.36 鉄道利用の為の有料駐車場等の設置 (年代別)

パークアンドライド用の有料駐車場等の設置

地域別集計

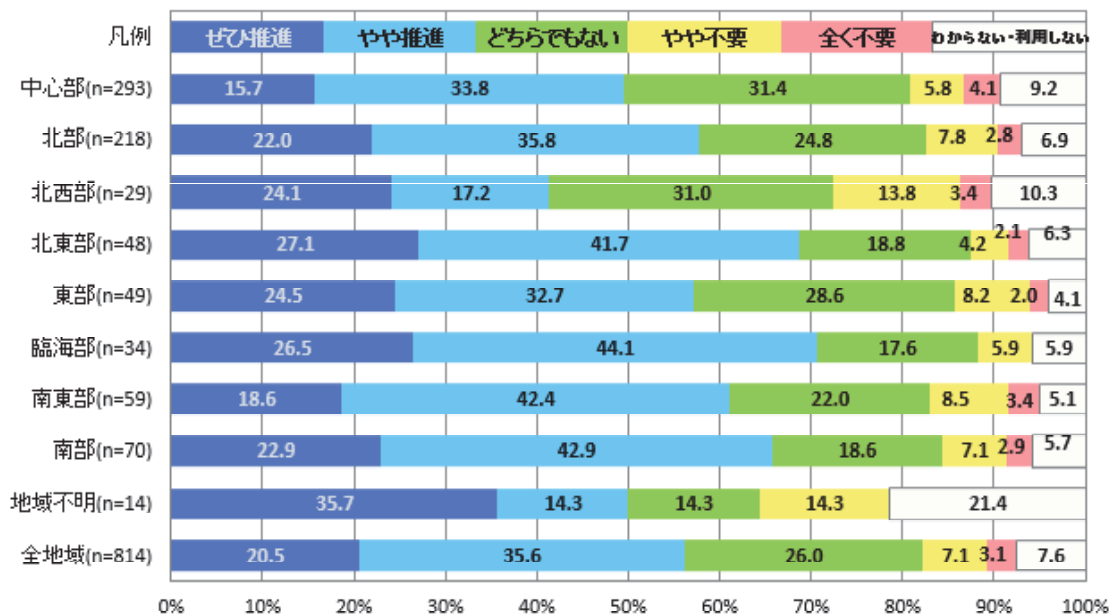


図 3.6.37 鉄道利用の為の有料駐車場等の設置 (地域別)

駅やバス停に都市機能を集約するコンパクトシティ化については、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、年齢別の差はあまりない。地域別に見ると、全地域で「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、北部、北西部では「ぜひ推進」「やや推進」が7割に達する。

コンパクトシティ化

年代別集計

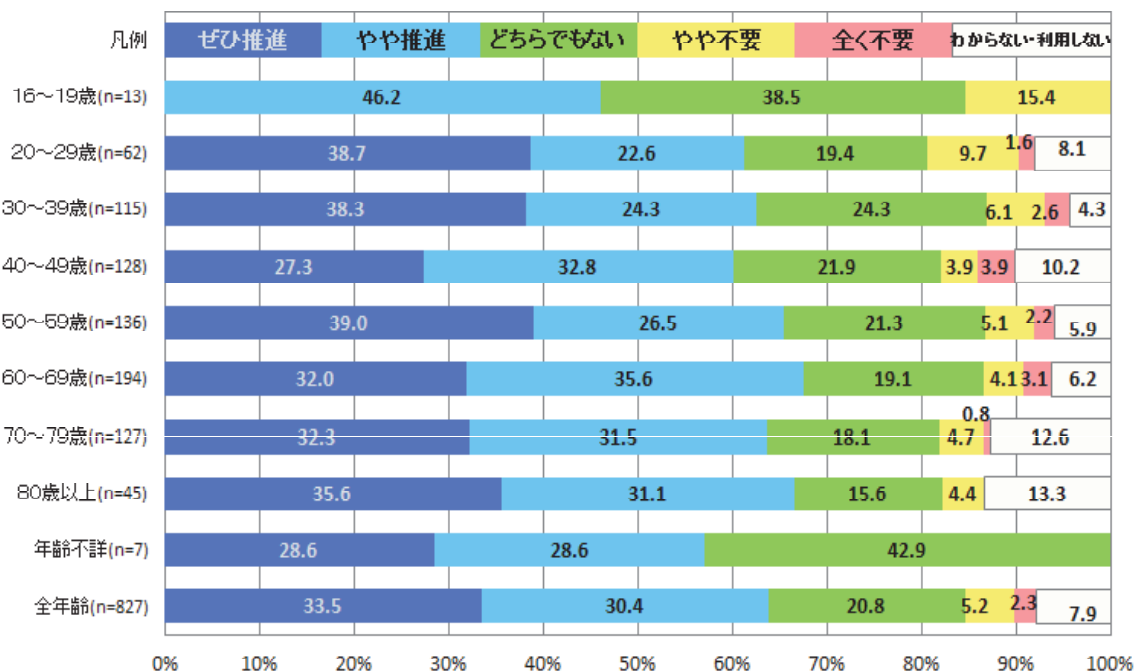


図 3.6.38 駅やバス停に都市機能を集約するコンパクトシティ化（年代別）

コンパクトシティ化

地域別集計

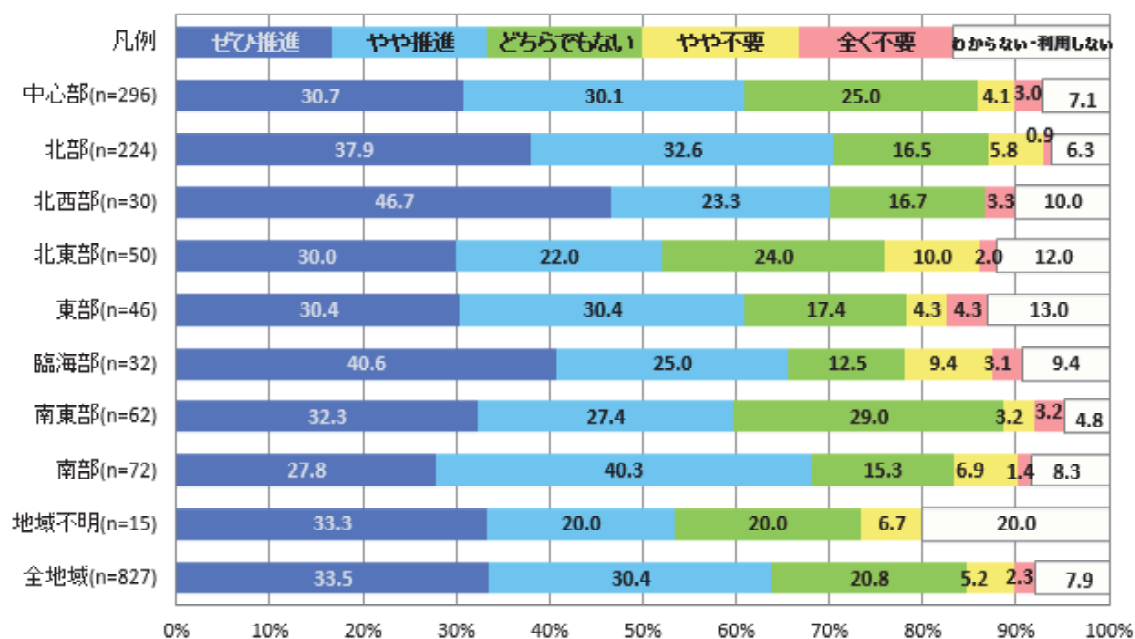


図 3.6.39 駅やバス停に都市機能を集約するコンパクトシティ化（地域別）

4 調査結果のまとめ（現状課題の整理）

以上の調査結果を要約すると、次の通りである。

<人口と高齢化の状況>

- ・和歌山市の人口は1982年をピークとして減少傾向にある
- ・和歌山市の高齢化率は年々増加傾向で、2010年に25.4%となっている
- ・公共交通不便地域（2015年現在の駅・バス停からおおむね500m圏外の地域）の人口は約31,000人で、高齢者人口は約7700人である（人口は2014年現在）

<近畿圏パーソントリップ調査にみる人の動き>

- ・市内では中心部相互間のトリップが約19.5万トリップ/日で最も多く、次いで北部相互間のトリップが約10.4万トリップ/日、中心部と北部間のトリップが約5.5万トリップ/日
- ・市内各地域と市外との間では、和歌山市中心部と大阪府の間のトリップが約2.6万トリップ/日で最も多く、次いで和歌山市北部と大阪府の間のトリップが約2.2万トリップ/日
- ・このように市内の動き、市内と市外の動きとも、和歌山市中心部に関連するトリップ数が大きく、次いで和歌山市北部に関するトリップが大きい

<主要施設の分布状況>

- ・主要な病院やその他の医療機関は、中心部から南部にかけて密集している。特に中心部には、市内の20床以上の病院（計43施設）のうち29施設（67.4%）、20床未満の医院等（計675施設）のうち375施設（55.6%）が集中する。一方、北部から北東部にかけても医療機関が東西方向に帯状の連なりを見せている。20床以上の病院43施設のうち、バス停または鉄道駅から約500m以内の施設は42（約98%）である
- ・大規模小売店舗の集積度は、中心部や北部が高い。バス停または鉄道駅から約500m以内に立地する大規模小売店舗は61店舗であり、全64店舗中の約95%である
- ・主な公共施設58施設中、バス停または鉄道駅から約500m以内に立地するのは53施設（約91%）である
- ・主な観光地38地点中、バス停または鉄道駅から約500m以内に立地するのは28地点（約74%）である
- ・平成21年現在、全事業所の約52%、全従業員数の約49%が中心部にへ集中している

<交通の状況1：道路網と自動車保有の状況>

- ・和歌山市の自動車保有台数は、2014年が23万5155台となっており、対2000年で約4%増加している。軽乗用車の増加傾向が顕著であり、同期間に2倍以上に増えている。軽以外の乗用車と貨物自動車は減少傾向にある
- ・2014年の和歌山市の人口1000人あたりの自動車保有台数は645.5台で、同年の全国の人口1000人あたり自動車保有台数592台を上回る
- ・和歌山市中心部の主要道路は、県道17号（けやき大通り）や県道15号等を除き、軒並み

混雑度1を超えている。和歌山市内で慢性的に混雑しているのは国道24号の県庁前交差点～嘉家作交差点間、県道145号の田中口交差点～花山交差点間、県道7号の平井～六十谷間、県道14号の出島交差点～川辺橋南詰交差点間である

<交通の状況2：公共交通の利用実態>

- ・路線バスの利用者数は減少傾向にある。平成26(2014)年度の利用者数は、34年前の昭和55(1980)年度から約72%、14年前の平成12(2000)年度から約16%減少し、約848万人となっている
- ・鉄道の利用者数は、南海本線と貴志川線が増加傾向にあるが、他の路線は減少傾向にある。2014年の主な駅の利用者数は、多い順にJR和歌山駅が37964人(対2000年で約10%の減少)、南海和歌山市駅が17732人(同約26%の減少)、紀伊駅が8176人(同3%の増加)、新設された和歌山大学前駅が7436人、六十谷駅が7306人(同16%の減少)、貴志川線和歌山駅が5251人(同13%の減少)となっている
- ・和歌山市のタクシー台数は減少傾向にあり、2015年は2006年に比べて約18%減の920台となっている。2012年から2015年は横ばいで推移している。
- ・福祉タクシーの台数は増加傾向にあって、2015年は2006年に比べて約61%増の71台となっている。ただし2013年以降は横ばい状態である

<交通の状況3：鉄道のサービスレベルの状況>

- ・平成27年現在、和歌山市には鉄道が7路線、31駅ある。平日・上下計の運行本数は次の通りである
 - ・南海本線は特急・急行・区急123本、普通111本(和歌山市～みさき公園間)
 - ・南海加太線は普通98本
 - ・南海和歌山港線は特急・普通27本
 - ・JR紀勢本線のうち、和歌山駅以南は特急31本、快速以下77本(和歌山～海南間)
 - ・JR紀勢本線のうち、和歌山～和歌山市間は普通50本
 - ・JR阪和線は、特急32本、快速以下183本(和歌山～和泉砂川間)
 - ・JR和歌山線は快速以下71本(和歌山～粉河間)
 - ・和歌山電鐵貴志川線は、普通95本(和歌山～伊太祈曾間)

<交通の状況4：バスのサービスレベルの状況>

- ・平成28年3月現在、和歌山市には和歌山バスと和歌山バス那賀の路線が23ある(地域バス紀三井寺線を含む。和歌山大学線には和歌山大学連絡線及び藤戸線を含む。高速バス路線は除く)。これらの便数や沿線の施設等の立地状況および人口の分布状況について図表化した(本文参照のこと)
- ・平成28年3月現在、和歌山市内には312カ所のバス停がある(高速バス専用のバス停1カ所を除く)。拠点性がありながら上屋・ベンチ・バリアフリー化・安全性に課題があり、かつ整備のための余地がある「要優先整備バス停」を20カ所選定すると、三木町新通、北の新地、高松、県庁前、市役所前、本町4丁目、京橋、堀止、公園前西、和歌浦口、秋葉山、三木町、本町3丁目、北新橋、ブラクリ丁3丁目、堀詰橋、西浜、屋形町、宇

治、新手平となる

- ・サイクルアンドバスライド用駐輪場の設置余地のあるバス停は、全市域に多数分布しており、今後はバス停の利用状況や、バス停周辺の人口・施設の分布状況、周辺住民などの利用意向といった調査を併せて実施する必要がある

<交通の状況5：代表交通手段分担率の状況>

- ・和歌山市の平日の代表交通手段構成は、平成12年から平成22年にかけて自動車の割合が約4ポイント上昇して52.9%となっており、近畿圏全体の自動車分担率（31.3%）を大きく上回る。近畿圏全体の自動車分担率が平成12年から横ばいで推移しているのに対し、和歌山市では増加を続けている
- ・北東部では自動車の分担率が63%に達しており、和歌山市計を約10ポイント上回っている。東部の自動車分担率も60%に達している。自動車分担率が50%を下回っているのは中心部(48.5%)だけである
- ・和歌山市の休日の代表交通手段構成は、平成12年から平成22年にかけて自動車の割合が約8ポイント上昇し、69.1%となっている。この数字は、同年の平日の自動車分担率(52.9%)よりも大幅に高い
- ・北東部では自動車の分担率が81%に達している。南東部、東部、臨海部、北部の自動車分担率は70%台である。休日の自動車分担率が最も低いのは中心部の66.0%である

<公共交通機関に関する市民意識調査の結果：買い物・通院・通勤・通学先>

- ・最もよく行く買い物先では、中心部や北部がそれぞれ3万人/日を超えており、2大買い物先地域となっている
- ・最もよく行く通院先では、中心部と北部がそれぞれ9000人台/日、6000人台/日となっており、2大通院先地域となっている
- ・通勤・通学者は、中心部へが約5万人/日、北部へが約2万人/日、臨海部へが約1万人/日となっている

<公共交通機関に関する市民意識調査の結果：鉄道の満足度>

- ・和歌山市内の鉄道に対して、市民が最も不満を感じているのは和歌山駅や和歌山市駅周辺の都市機能であり、回答者851名中456名(53.6%)は「不満」ないし「やや不満」を訴えている。この傾向は平成21年度調査(「不満」と「やや不満」が54.2%)から変わっていない。次いで、「最寄り駅への車での送迎のしやすさ」への「不満」「やや不満」が計37.0%(平成21年度調査では計40.9%で不満度2位)、「最寄り駅から天王寺・難波までの所要時間」への「不満」「やや不満」が同じく計37.0%(平成21年度調査では計33.9%で不満度5位)となっている。「最寄り駅へのバスでの行きやすさ」については、「わからない・利用しない」が46.6%と多数を占めているが、「不満」が25.0%(平成21年度調査では22.8%)であるのに対し、「満足」「やや満足」を合わせても13.7%(平成21年度調査では14.5%)である

<公共交通機関に関する市民意識調査の結果：路線バスの利用状況等について>

- ・回答者の7割強が、自宅最寄りのバス停名とそこまでのおおよその距離を把握しており、この傾向は平成21年度調査とほぼ同じである
- ・36.6%（平成21年度調査では33.6%）が昔からバスを利用しておらず、25.8%（平成21年度調査では24.2%）が昔は利用していたが今はバスを利用していない。また30歳代のバス利用者の比率が最も低く、その後は年齢が上がるにつれて利用率が高まっている。こういった傾向は平成21年度調査と同様である
- ・バスの利用目的を見ると、全年齢では買い物、レジャー、その他、通院の順となっている。この傾向は平成21年度調査とおおむね同じである
- ・和歌山市内の1日あたりのバス利用者数は約1万9千人と推定され、うち約8割に相当する約1万5千人／日が中心部に関連する利用となっている。地域間では、中心部相互間の利用者数が約1万2千人で最も多く、次いで南部－中心部間の利用者数が約1500人／日である

<公共交通機関に関する市民意識調査の結果：路線バスに必要なサービス水準>

- ・和歌山市内で最もよく利用する路線バスについて、最低限必要なサービス水準は以下の通りである
 - ・始発時間は平日で6時台（39.7%）、7時台（23.8%）の順、土休日で6時台（34.8%）、7時台（29.3%）の順で、この傾向は平成21年度調査と同様である
 - ・終発時間は平日で23時以降（36.2%）、22時台（23.3%）の順、土休日で23時以降（35.4%）、22時台（24.3%）の順であり、平成21年度調査では平日、土休日とも22時台との回答が最多であったことから必要とされる終発時間が遅くなってきているものと考えられる
 - ・最もよく利用する時間帯に最低限必要な便数は、平日のゆきで21～30分毎（24.7%）、6～10分毎（23.6%）の順で、会社員・公務員の50%が平日のゆきに10分毎以上の頻度を求めている。このような傾向は平成21年度調査とおおむね同様である
 - ・値上げ許容率（今の運賃より何%値上げすれば利用しないか）は、元気70バス利用者で65.9%（平成21年度調査では48.8%）、一般利用者で37.1%である
 - ・最低限必要なバス停の設備として、時刻表、屋根、ベンチを挙げる回答者の割合が全年齢層で50%を超える。一方、駐輪場や路線図の掲示を最低限必要と考える回答者の割合は10%台である。年齢が若いほど時刻表、路線図、接近表示といった、バスの情報提供に関する設備を希望する回答者の割合が高く、また年齢が若いほど屋根を望む声強い。バス停へのベンチの整備を望む声は各年齢層とも5割を超える

<公共交通機関に関する市民意識調査の結果：路線バスを利用しない理由>

- ・路線バスを利用しない理由として最大なのは、「運行時刻や運行ルートを知らないから」の54.8%である（平成21年度調査では21.5%で5位）。この項目は平成21年度調査に比べて数値が大幅に上昇しており、また全年齢層でバスを利用しない最大の理由ともなっているため、緊急に対策を取る必要があるものと考えられる。第2位は「利用しようと思えばできるが、他の交通手段の方が便利だから」で51.0%である（平成21年度調査では43.7%で1位）。第3位は「路線バスでは目的地へ行けないから」の34.1%（平成21年

- 度調査では22.0%で4位)で、この数値も平成21年度調査に比べて大きく上昇している
- ・バスを利用しない理由が改善された場合、「利用しても良い」との回答が全年齢層で30%を超えており、改善による効果を一定程度見込むことが出来るものと考えられる
 - ・バスを利用しない理由が改善されたとしても、バスを利用しない理由として最多なのは「自動車があるから」である

<公共交通機関に関する市民意識調査の結果：路線バス利用にあたっての重視項目>

- ・バスを利用するにあたって、乗り換え回数、運賃、運行頻度、所要時間のうち、どの項目がどれくらい重視されているかを分析するため、コンジョイント分析を行ったところ、最も重視されるのは乗換回数であり、次いで所要時間、運賃、運行頻度の順であることが分かった。乗換回数は所要時間の1.36倍、運賃の1.50倍、運行頻度の1.54倍それぞれ重要視される

<公共交通機関に関する市民意識調査の結果：市内の公共交通に対する総合的な満足度>

- ・和歌山市内の公共交通に関する総合的な満足度は、「満足」「やや満足」の計が19.8%であり、平成21年度調査(同24.1%)をやや下回っている。地域別に見ると、すべての地域において「不満」「やや不満」が「満足」「やや満足」を大きく上回っており、特に北東部、東部、臨海部では「不満」「やや不満」が50%以上となっている
- ・市内の公共交通の改善方策に関する考えについて、自由記述形式で寄せられたご意見を分類すると、路線に関するご意見が100件(うち23件がコミュニティバスの導入に関するもの、15件が路面電車やLRTの導入に関するもの)、次いで便数やダイヤに関するご意見が78件(うち64件は増便や接続改善に関するもの)の順となる。市内公共交通の総合的な満足度の向上に向けては、路線や便数・ダイヤ(特に増便や接続改善)に関することを中心に改善策を講じる必要がある

<公共交通機関に関する市民意識調査の結果：市で今後取り組むべき改善策>

- ・和歌山市で今後取り組むべき改善策として、最優先事項は「バス停への屋根の設置」(ぜひ推進とやや推進の計が85.5%)、次いで「バス停へのベンチの設置」(同78.7%)、「小型車両でこまめに回るコミュニティバスの運行」(同78.3%)となっている。平成21年度調査に比べ、ぜひ推進・やや推進の比率が大きく上昇しているのは「路線バスへのICカードの導入」であり、平成21年度の38.6%から今回は49.6%と10ポイント以上の上昇となっている。同様に「ICカードで乗車できる鉄道路線の増加」も平成21年度の41.2%から今回は52.1%と10ポイント以上の上昇となっている
- ・バス接近表示システムは、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっている。地域別に見ると、すべての地域で「ぜひ推進」「やや推進」が5割を超えており、臨海部、中心部、南東部では「ぜひ推進」「やや推進」が7割前後となっている
- ・バス停へのベンチの設置は、全年齢層において「ぜひ推進」「やや推進」の割合が7割を超えている。地域別に見ると、北西部を除くすべての地域で「ぜひ推進」「やや推進」が8割前後となっている
- ・バス停への屋根の設置は、全年齢層において「ぜひ推進」「やや推進」の割合が8割を

超えている。地域別に見ると、北西部を除くすべての地域で「ぜひ推進」「やや推進」が8割を超えている。北西部の数値も72.4%と低いものではない

- ・バス停への駐輪場の設置は、全く不要・やや不要の比率が24.4%となっているが、一方でぜひ推進・やや推進との意見も45.5%あることから、設置必要度の高いバス停に絞ったの対策が求められる。年齢層別では80歳以上を除く全年齢層において「ぜひ推進」「やや推進」の割合が5割未満となっているが、70歳代を除き「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を上回っている。地域別に見ると北西部を除くすべての地域で「ぜひ推進」「やや推進」が4割台であり「全く不要」「やや不要」を上回っている
- ・携帯やパソコンへのバス運行情報の配信は、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっており、10~30歳代では「ぜひ推進」「やや推進」が6割を超えている。地域別に見ると、各地域とも「ぜひ推進」「やや推進」が4割~5割前後となっている
- ・バスの速度や定時性の向上については、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっているが、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っている。地域別に見ると、各地域とも「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っている
- ・駅とSCや商店街等をつなぐショッピングバスの運行については、すべての年齢・すべての地域において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っている
- ・駅と主な観光スポットを巡るバスの運行については、すべての年齢・すべての地域において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っている
- ・コミュニティバスの運行は、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っており、年齢が高いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっている。地域別の差はあまり見受けられない
- ・路線バスへのICカードの導入は、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっている。地域別の差はあまり見受けられない
- ・ICカードで利用できる鉄道路線の増加は、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、年齢が若いほど「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高くなっている。地域別の差はあまり見受けられない
- ・鉄道利用のための有料駐車場等の設置は、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、50歳代の「ぜひ推進」「やや推進」の割合が7割弱に達している。地域別では北東部と臨海部で「ぜひ推進」「やや推進」の割合が高く、7割前後となっている
- ・駅やバス停に都市機能を集約するコンパクトシティ化については、すべての年齢において「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、年齢別の差はあまりない。地域別に見ると、全地域で「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回り、北部、北西部では「ぜひ推進」「やや推進」が7割に達している

5 改善策の検討

以上の調査結果を踏まえて、改善策を提案する。

5-1 自家用車に頼りすぎない持続可能なまちづくりの推進

和歌山市の自動車保有台数は、2000年から2014年にかけて約4%増加している。2014年の和歌山市の人口1000人あたりの自動車保有台数は645.5台で、同年の全国の人口1000人あたり自動車保有台数592台を上回っている。市中心部の主要道路は、一部を除き混雑度1を超えており、慢性的に混雑している道路もある。

一方で路線バスの利用者数は減少傾向にあり、鉄道の利用者数も南海本線と貴志川線を除いて減少傾向にある。

和歌山市の平日の代表交通手段構成は、平成12年から平成22年にかけて自動車の割合が約4ポイント上昇して52.9%となっており、近畿圏全体の自動車分担率（31.3%）を大きく上回る。近畿圏全体の自動車分担率が平成12年から横ばいで推移しているのに対し、和歌山市では増加を続けている。和歌山市の休日の代表交通手段構成は、平成12年から平成22年にかけて自動車の割合が約8ポイント上昇し、69.1%となっている。

以上のように、和歌山市では自家用車への依存と公共交通の衰退が進んでおり、持続可能なまちづくりの観点から、様々な問題が懸念される。一例として、二酸化炭素の排出量原単位（1人キロあたりの排出量）において、鉄道が22グラム、バスが56グラムであるのに対し、自家用乗用車は147グラム（平成25年度）^{*1}であり、自家用車への依存は地球温暖化につながる。また、市民が自家用車に頼りすぎ、運動不足になれば、冠動脈疾患、高血圧、脳卒中、メタボリック症候群、2型糖尿病、乳癌、大腸癌、うつ病、転倒などにかかりやすくなったり、死亡率が高まる可能性があり^{*2}、生活の質の低下や、医療費・介護費の個人的・社会的負担の増加につながりかねない。

このようなことから、和歌山市では自家用車に頼りすぎない、公共交通指向型のまちづくりを推進することが求められる。市民意識調査より、駅やバス停に都市機能を集約するコンパクトシティ化について、「ぜひ推進」「やや推進」が「全く不要」「やや不要」を大きく上回っており、このことから公共交通指向型まちづくり推進の機は熟していると言える。

また、今回の調査では、サイクルアンドバスライド用駐輪場の設置余地のあるバス停が全市域に多数存在することが分かった。今後は各バス停の利用状況や、バス停周辺の人口・施設の分布状況、周辺住民などの利用意向といった調査を実施し、バスなどの公共交通と自転車の連携を推進することも必要である。

*1 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html による。

*2 井上茂（2015）「都市交通・都市計画と健康」、『運輸と経済』第75巻第1号、pp.64-68

5-2 誰もがお出かけしやすい交通体系の実現

(1) 公共交通不便地域の効率的な解消

和歌山市では、平成 26 年現在、公共交通不便地域（駅・バス停からおおむね500m圏外の地域）に住まう人が約1万9千人（うち高齢者が約4500人）となっている。また、主な施設のうち、駅やバス停から約500m以内のものは、20床以上の病院43施設のうち42（約98%）、大規模小売店舗64店舗のうち61（約95%）、主な公共施設58施設中53（約91%）である。これらの数値から、和歌山市の人口や主要施設の大半は駅・バス停からおおむね500m圏内にあると考えられる。しかしながら、和歌山市の東部や南東部などには公共交通不便地域が面的に広がっており、決して看過できる状況とは言えない。

市民意識調査より、和歌山市が取り組むべき施策として「コミュニティバスの運行」を「ぜひ推進」「やや推進」とする人の割合は、全年齢層において、「全く不要」「やや不要」とする人の割合を大きく上回っている。和歌山市では地域住民が主体となった「地域バス紀三井寺団地線」の運行が開始されているが、今後はデマンド方式での運行も含め、各地区に見合った適切な公共交通手段の導入を推進し、財政面に配慮しながら公共交通不便地域の解消に努めることが求められる。

なお、一般的な非高齢者のうち 90 %が抵抗なく歩ける距離は 300m とされている^{*1}。このことから、公共交通不便地域の定義を駅・バス停からおおむね 300m 圏外とするなど、さらに踏み込んだ取り組みを進めることも検討課題である。

また、和歌山市では福祉有償運送実施の前提となる運営協議会が設置されておらず、早急な対応が求められる。

(2) バス停の高品質化

市民意識調査より、バス停に最低限必要な設備として、時刻表、屋根、ベンチを挙げる回答者の割合が全年齢層で 50 %を超えている。

和歌山市内に 300 カ所以上存在するバス停のうち、主要施設への近接性や発着便数の多さから拠点性が高いものの、上屋・ベンチ・バリアフリー化・安全性に課題があり、かつ整備のための余地がある「要優先整備バス停」を20カ所選んだところ、三木町新通、北の新地、高松、県庁前、市役所前、本町4丁目、京橋、堀止、公園前西、和歌浦口、秋葉山、三木町、本町3丁目、北新橋、ブラクリ丁3丁目、堀詰橋、西浜、屋形町、宇治、新手平となった。まずはこれらのバス停を重点的に整備し、高品質なバス停環境を構築していくことが求められる。

(3) 若年層や子育てに配慮した交通体系

和歌山市の人口は1982年をピークとして減少傾向にあり、高齢化率は2010年に25.4%にまで高まってきている。少子化打破は和歌山市のみならず日本の存亡にも関わる最重要課題であり、交通政策においても、子育て世代や若年層のニーズを重視した対応を強化する

*1 土木学会土木計画学研究委員会規制緩和後におけるバスサービス研究小委員会(2006)『バスサービスハンドブック』、p.342。

ことが必要である。

市民意識調査より、年齢が若いほど支持率の高い施策は、バス接近表示システムの整備、携帯やパソコンへのバス運行情報の配信、路線バスへのICカードの導入、ICカードで利用できる鉄道路線の増加であり、こういった課題には優先的に取り組むことが求められる。また、「子育てバリアフリー」の推進や、安全・快適な自転車通行環境や歩行環境の整備、雇用の場所までの公共交通手段の確保といった対策も考えられる。

5-3 効率的で利便性の高い公共交通体系の実現

(1) 公共交通に関する満足度の向上

市民意識調査より、和歌山市内の公共交通に関する総合的な満足度は、「満足」「やや満足」の計が19.8%であり、平成21年度調査（同24.1%）をやや下回っている。地域別に見ると、すべての地域において「不満」「やや不満」が「満足」「やや満足」を大きく上回っており、特に北東部、東部、臨海部では「不満」「やや不満」が50%以上となっている。このように和歌山市民の公共交通への満足度は低く、かつさらに下がりつつあるという状況にある。また、寄せられた290件の自由記述意見の多くが路線や便数・ダイヤに関するものであることから、これらが不満の主な背景にあるものと考えられる。公共交通への不満が利用者減につながり、これが公共交通サービスの低下につながり、これがまた不満と利用者減につながるといったマイナスの循環を断ち切るべく、十分な施策を講ずる必要がある。

そこで市民意識調査の結果を見ると、路線バスを利用しない理由として最大なのは、「運行時刻や運行ルートを知らないから」の54.8%である（平成21年度調査では21.5%）。この項目は平成21年度調査に比べて数値が大幅に上昇しており、また全年齢層でバスを利用しない最大の理由ともなっているため、緊急に対策を取る必要があるものと考えられる。

また、和歌山市内で最もよく利用する路線バスについて、最低限必要とされる終発時間が遅くなってきていることが分かった。このことから深夜バスの導入に向けた社会実験を行うなどの対策が考えられる。

鉄道については、市民が最も不満を感じているのは和歌山駅や和歌山市駅周辺の都市機能である。次いで「最寄り駅への車での送迎のしやすさ」、「最寄り駅から天王寺・難波までの所要時間」であり、これらの課題に優先的に取り組むことが考えられる。

(2) 和歌山市中心部に関連する公共交通ネットワークへの集中的投資

近畿圏パーソントリップ調査より、市内の動き、市内と市外の動きとも、和歌山市中心部に関連するトリップ数が大きく、次いで和歌山市北部に関するトリップが大きい。また、市民意識調査からも、和歌山市中心部が買い物先、通院先、通勤・通学先のいずれにおいても最大となっている。

市内の主要施設の分布状況より、主要な病院やその他の医療機関は、中心部から南部にかけて密集しており、特に中心部には、市内の20床以上の病院（計43施設）のうち29施設（67.4%）、20床未満の医院等（計675施設）のうち375施設（55.6%）が集中している。大規模小売店舗の集積度においても中心部や北部が高い。また市内の全事業所のうち約52

%、全従業員数のうち約49%が中心部にへ集中している。

このように、和歌山市の人の動きの枢要は中心部であり、これに関連する公共交通ネットワークに集中的な投資を行い、まちづくりと連携した施策を講ずることで、市の公共交通体系全体の利便性を効率的に向上させることが望まれる。

なお、バスを利用するにあたって、乗り換え回数、運賃、運行頻度、所要時間のうち、どの項目がどれくらい重視されているかを分析するため、コンジョイント分析を行ったところ、最も重視されるのは乗換回数であり、次いで所要時間、運賃、運行頻度の順であることが分かった。乗換回数は所要時間の1.36倍、運賃の1.50倍、運行頻度の1.54倍それぞれ重要視される。公共交通ネットワークの再編にあたっては、この結果を参考にしつつ、幹線と支線の適切な分担・連携と、運賃や運行頻度等のサービスレベルを設定することが考えられる。

5-4 観光資源を回遊しやすい交通体系の実現

和歌山市内の主な観光地38地点中、バス停または鉄道駅から約500m以内に立地するのは28地点（約74%）である。このように和歌山市の観光地は市内に点在しており、またバス停や鉄道駅から約500m圏外に立地するものも多い。これらの観光資源をエコロジカルで健康的に回遊する手段として、自転車の活用が考えられる。また、自転車回遊ルートの始点や終点を駅やバス停とすることで、公共交通と自転車の連携による新しい観光ルートとすることが考えられる。

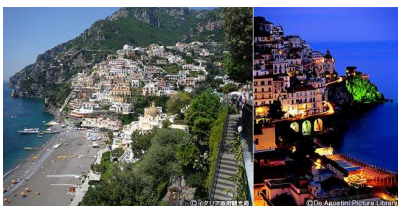
次ページ以降で2つの観光ルートを提案する。

自転車観光ルート提案 “日本のアマルフィ”・雑賀崎 と紀州徳川家ゆかりの地・ 和歌浦を巡るルートなど

和歌山大学大学院観光学研究科博士後期課程
井口 智史

背景と目的など

- 雑賀崎は、以下の写真のように、イタリア地中海のアマルフィに似た景観を持つことから、“日本のアマルフィ”として注目を浴びるスポットになることを目指す。(例:兵庫県の竹田城が“日本のマチュピチュ”として脚光を浴びていることを踏まえ)
- “日本のアマルフィ”・雑賀崎と紀州徳川家ゆかりの地・和歌浦を存分に満喫するとともに、美しい海の景色を観賞することが可能なルートを設定。
- 和歌山市街地(和歌山城、和歌山市駅または和歌山駅)または和歌浦口をスタート・ゴールとする2ルートを設定。
- 今後、他に2つの自転車観光ルート提案の依頼があり、現在以下のように検討中。
 1. 和歌山市街地から河西公園、磯ノ浦、加太を巡るルート
 2. 和歌山市街地から紀ノ川河川敷を経て、内陸部・貴志川線沿線を巡るルート



- <<<参考:イタリア地中海の都市・アマルフィ(イタリア政府観光局より)
- 海岸線に家々が建ち並び、急峻な海岸に面して築かれているところが雑賀崎と似ているとも。

以降のスライドは、実際に配布することを見込んで作成した、雑賀崎のマップ・見どころ、注意事項などを記載。

自転車で巡る、“日本のアマルフィ”・雑賀崎 と紀州徳川家ゆかりの地・和歌浦

※和歌山市街地スタート・ゴール版



• 日本のアマルフィ・雑賀崎

見どころ

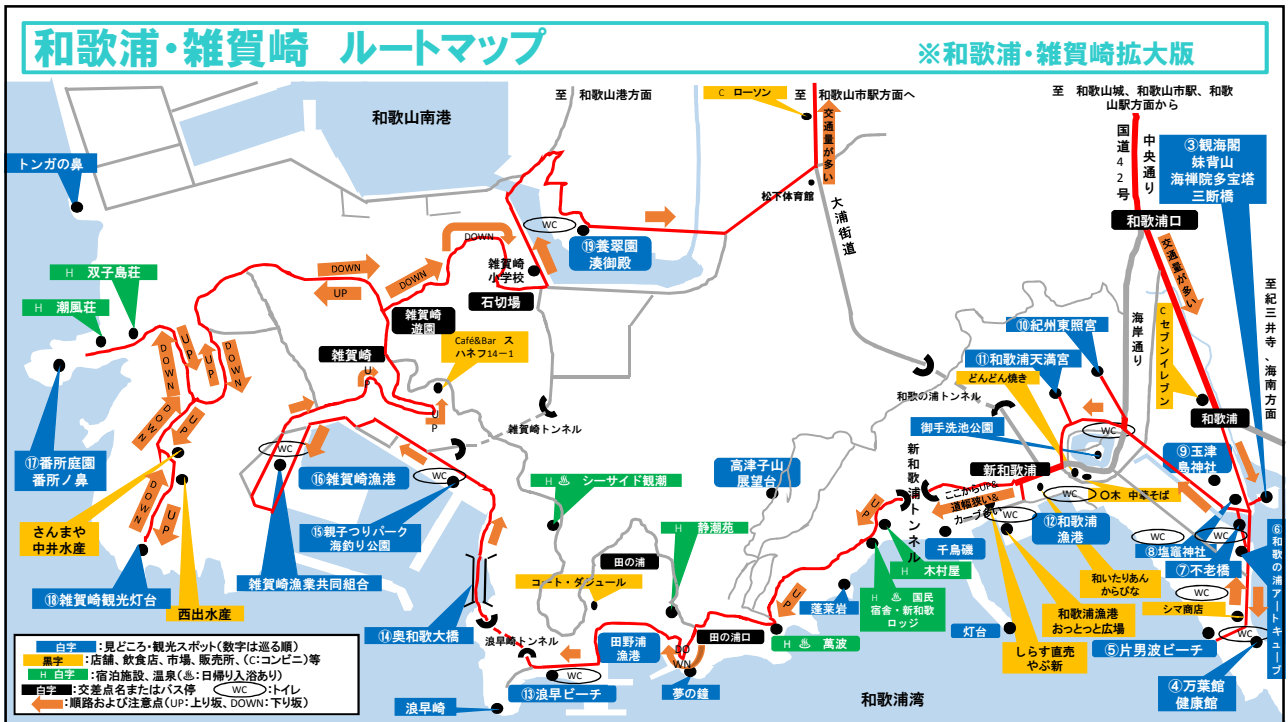
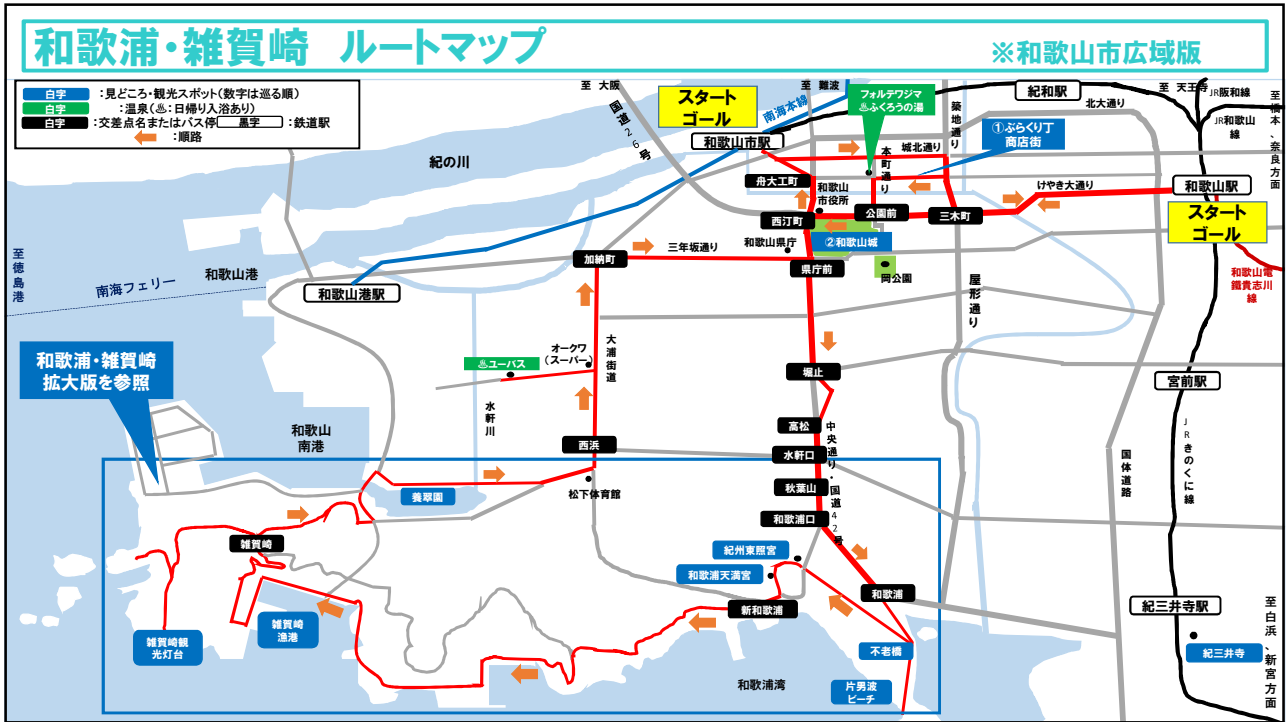
- 美しい海の景色を觀賞することが可能。
- “日本のアマルフィ”・雑賀崎と紀州徳川家ゆかりの地・和歌浦を存分に満喫するルート

ルート

- 和歌山駅または和歌山市駅⇒ぶらくり丁⇒和歌山城⇒(国道42号・中央通り経由)⇒和歌浦口⇒観海閣⇒片男波ビーチ⇒不老橋⇒玉津島神社⇒紀州東照宮⇒和歌浦天満宮⇒和歌浦漁港⇒浪早ビーチ⇒雑賀崎漁港⇒番所庭園⇒雑賀崎観光灯台⇒養翠園⇒(大浦街道・加納町・県庁前経由)⇒ユニーバス⇒和歌山城⇒和歌山駅または和歌山市駅

⚠ 危険箇所

- 新和歌浦から先、雑賀崎方面は道幅が狭くなり、急なカーブと坂のアップ・ダウンが多くなる。坂を下る際にはスピードの出し過ぎに、見通しの悪いカーブでは車に出あうこともあるため、注意。



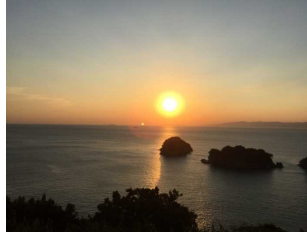
“日本のアマルフィ”・雑賀崎

- 雑賀崎の集落は、海岸線に家々が建ち並び、急峻な海岸に面して築かれているところがイタリア地中海の都市「アマルフィ」に似ているとも。



▲⑭⑮⑯ 雑賀崎の漁港と集落。「日本のアマルフィー」のような美しい町並み。特に奥和歌大橋からは全景を望むことができる。

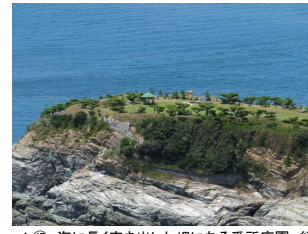
雑賀崎漁港では、近海で獲れたての新鮮な魚介類を直接購入することが可能。



▲⑱ 雑賀崎観光灯台から見た夕日の絶景。



▲⑲ ドラマのロケ地にもなった養翠園。



▲⑰ 海に長く突き出した岬にある番所庭園。紀州藩の見張りの番所の跡。万葉時代からの眺望の地。



▲⑬ 波の穏やかな湾内にある浪早ビーチ。
“快水浴場百選”にも選ばれている。

自転車のルール

- 自転車は軽車両
- 車道走行が原則。歩道は例外（歩道走行は、自転車走行可の標識がある箇所など、一部の例外のみ）
- 車道の左側を走行
- 歩道を走行する際は、歩行者優先で車道寄りを徐行
- 飲酒運転・並進・二人乗り・イヤホン禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点では信号遵守と、“止まれ”の標識では一時停止、安全確認
- 安全のため、ヘルメット・グローブを着用

自転車で巡る、“日本のアマルフィ”・雑賀崎 と紀州徳川家ゆかりの地・和歌浦

※和歌浦口スタート・ゴール版



• 日本のアマルフィ・雑賀崎

見どころ

- 美しい海の景色を観賞することが可能。
- “日本のアマルフィ”・雑賀崎と紀州徳川家ゆかりの地・和歌浦を存分に満喫するルート

ルート

- 和歌浦口⇒観海閣⇒片男波ビーチ⇒不老橋⇒玉津島神社⇒紀州東照宮⇒和歌浦天満宮⇒和歌浦漁港⇒番所庭園⇒雑賀崎観光灯台⇒養翠園⇒雑賀崎漁港⇒浪早ビーチ⇒萬波⇒和歌浦口

⚠ 危険箇所

- 新和歌浦から先、雑賀崎方面は道幅が狭くなり、急なカーブと坂のアップ・ダウンが多くなる。坂を下る際にはスピードの出し過ぎに、見通しの悪いカーブでは車に出あうこともあるため、注意。

和歌浦・雑賀崎 ルートマップ

※和歌浦口スタート・ゴール版。



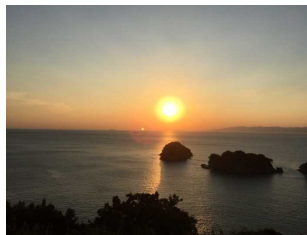
“日本のアマルフィ”・雑賀崎

・雑賀崎の集落は、海岸線に家々が建ち並び、急峻な海岸に面して築かれているところがイタリア地中海の都市「アマルフィ」に似ているとも。



▲⑫⑬⑭ 雑賀崎の漁港と集落。「日本のアマルフィ」のような美しい町並み。特に奥和歌大橋からは全景を望むことができる。

雑賀崎漁港では、近海で獲れたての新鮮な魚介類を直接購入することが可能。



▲⑯ 雑賀崎観光灯台から見た夕日の絶景。



▲⑮ 海に長く突き出した岬にある番所庭園。紀州藩の見張りの番所の跡。万葉時代からの眺望の地。



▲⑪ ドラマのロケ地にもなった養翠園。



▲⑩ 波の穏やかな湾内にある浪早ビーチ。

“快水浴場百選”にも選ばれている。

自転車のルール

- 自転車は軽車両
- 車道走行が原則。歩道は例外(歩道走行は、自転車走行可の標識がある箇所など、一部の例外のみ)
- 車道の左側を走行
- 歩道を走行する際は、歩行者優先で車道寄りを徐行
- 飲酒運転・並進・二人乗り・イヤホン禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点では信号遵守と、“止まれ”の標識では一時停止、安全確認
- 安全のため、ヘルメット・グローブを着用

自転車マップ パワースポット、神話と古墳を 巡るルート

紀の川沿いと和歌山市東部・内陸部、貴志川線沿線

和歌山大学大学院観光学研究科博士後期課程
井口 智史

背景と目的

- パワースポット、古墳と神話のスポットが点在する、和歌山市東部・内陸部、貴志川線沿線を巡るルートを設定。
- ルート後半には、温泉と和歌山ラーメンの店に立ち寄るルートを設定。
- 番外編として、貴志駅・ニタマ駅長を訪問。伊太祈曾から県道13号線を東へ約6km。または和歌山電鐵貴志川線・貴志行き電車で13分（伊太祈曾駅に駐輪場あり）。

ルート概要

- 和歌山城⇒ぶらくり丁商店街⇒紀の川沿い⇒紀伊風土記の丘⇒四季の郷公園⇒伊太祈曾神社⇒（番外編：貴志駅・ニタマ駅長）⇒竈山神社⇒日前宮⇒花山温泉⇒井出商店（和歌山ラーメン）⇒和歌山城

5-5 和歌山市地域公共交通網形成計画の策定

この報告書では、市の都市機能と交通の状況や、公共交通機関に関する市民意識が明らかとなった。「調査の趣旨」でも述べたように、わが国では平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が施行され、そのもとで地方公共団体が中心となって、同法の理念に則りつつ、まちづくりと連携した交通のマスタープランである「地域公共交通網形成計画」を策定し、国の支援制度を活用しながら総合的・計画的に交通施策を展開できる制度ができている（表 5.2.1）（図 5.2.1）。従って、本報告書を活かし、平成 28 年度以降には「和歌山市地域公共交通網形成計画」の策定に取り組むことが考えられる。

表 5.2.1 交通政策基本法、改正地域公共交通活性化再生法と地域公共交通網形成計画

<ul style="list-style-type: none"> 交通政策基本法（平成 25 年 12 月に施行） <ul style="list-style-type: none"> 交通政策に関する基本理念等を定めた法で、主な内容は <ul style="list-style-type: none"> 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等 まちづくりの観点からの交通施策の促進 関係者相互間の連携と協働の促進 改正地域公共交通活性化再生法（平成 26 年 11 月に施行） <ul style="list-style-type: none"> 交通政策基本法の具現化のための法で、要点は <ol style="list-style-type: none"> 本格的な人口減少時代における地域社会の活力の維持・向上のため、 地方公共団体が中心となって、 まちづくりと連携し、 面的な公共交通ネットワークを再構築 そのための計画制度として、従来の「地域公共交通総合連携計画」に代わるものとして「地域公共交通網形成計画」を創設

交通政策基本法の基本理念に則り、
①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築

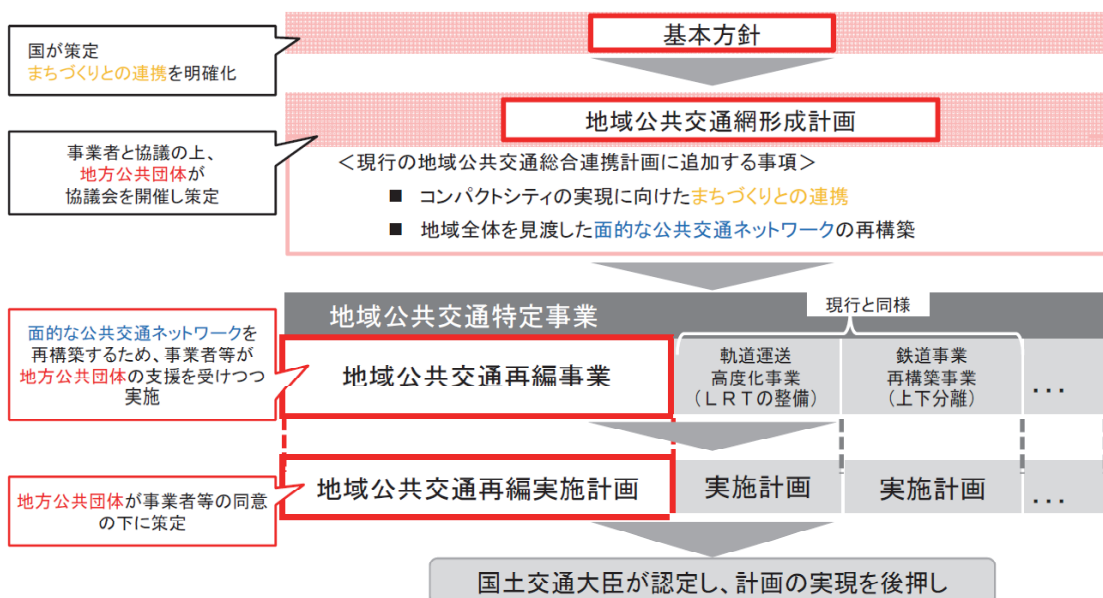


図 5.2.1 地域公共交通網形成計画に関する制度

出典：国土交通省「人とまち、未来をつなぐネットワーク ～地域公共交通活性化再生法の一部改正～」、第 6 版、平成 26 年 12 月 3 日

同計画策定までに想定される具体的な流れは次の通りである。

平成 27 年度

- ・和歌山市の都市特性、交通状況、公共交通に関する市民意識等の整理
(この報告書)



平成 28 年度以降

- ・地域公共交通網形成計画の策定に向けた協議会の設置
- ・協議会において、和歌山市の都市特性、交通状況、公共交通に関する市民意識等に関する議論
- ・協議会において、和歌山市のまちづくりの将来像を踏まえつつ、地域公共交通網形成計画の理念と基本方針を検討
- ・協議会において、理念・基本方針に即した達成度指標と数値目標を検討
- ・協議会において、目標達成のための施策パッケージを検討
- ・地域公共交通網形成計画素案の策定とパブリックコメントの募集
- ・地域公共交通網形成計画の策定
- ・地域公共交通再編実施計画と、国土交通大臣による認定
- ・PDCA サイクルのもとで計画を実行

参考資料 バス停の駐輪場設置可能性

	向き	構造					歩道			周辺		駐輪場設置の可能性
		バスベイ	テラス	ストリート	三角	その他	歩道	路側帯	なし	民間	公用	
あ	青岸橋	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	青岸橋	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	秋月	西		●			●			●		設置余地有
	秋月	東		●			●			●		設置余地有
	秋葉山	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	秋葉山	南	●				●				●	設置余地有
	曙橋	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	曙橋	東		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	アパート前	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	アパート前	東		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	有本	西	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	有本	東	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	新内	西		●			●			●		設置余地有
	新内	東		●			●			●		設置余地有
	粟	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	粟	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
い	池の川	東西		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	有功	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	有功	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	石切場	西	●				●			●		用地取得・借用等できれば有
	石切場	東		●			●	●		●		設置余地有
	石橋	西		●			●		●	●		用地取得等が困難と考えられる
	石橋	東		●			●		●	●		用地取得等が困難と考えられる
	イズミヤスーパーセンター											用地取得・借用等できれば有
	磯脇	西		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	磯脇	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	医大病院											用地取得・借用等できれば有
	医大病院											用地取得・借用等できれば有
	医大病院東口	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	医大病院東口	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	医大病院前	西	●				●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	医大病院前	東	●				●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	市小路	北		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	市小路	南		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	井原町	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	井原町	南		●			●			●		設置余地有
	井辺	北		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	井辺	南		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
う	宇治	西	●				●			●		設置余地有
	宇治	東	●				●			●		設置余地有
	宇須	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	宇須	南		●			●			●		設置余地有
	打越	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	打越	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	梅原	西		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	梅原	東		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	運輸支局前	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	運輸支局前	南		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
え	餌差町	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	餌差町	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	榎原	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	榎原	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	榎原西	西		●			●			●	●	設置余地有
	榎原西	東		●			●			●	●	設置余地有
	FBT	西		●			●	●		●		設置余地有
	FBT	東		●			●	●		●		用地取得・借用等できれば有
お	大浦	西		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	大浦	東		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	大浦口	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	大浦口	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	大谷川	北		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	大谷川	南		●			●	●		●		用地取得・借用等できれば有
	大谷東	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	大谷東	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	大橋	西		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	大橋	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	岡崎	北		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	岡崎	南		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	岡崎駅前	北		●			●	●		●		用地取得・借用等できれば有
	岡崎駅前	南		●			●	●		●		用地取得・借用等できれば有
	岡崎農協前	北		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	岡崎農協前	南		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	岡山町	西		●			●			●		設置余地有
	岡山町	東		●			●			●		設置余地有
	沖の田橋	西		●			●			●	●	設置余地有
	沖の田橋	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	奥天神	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	奥天神	南		●			●			●	●	用地取得等が困難と考えられる
	小倉	西	●				●			●		用地取得・借用等できれば有
	小倉	東	●				●	●		●		用地取得・借用等できれば有
	小野町3丁目	北		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	小野町3丁目	南		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	雄松町5丁目	北		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	雄松町5丁目	南		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有

	向き	構造					歩道			周辺		駐輪場設置の可能性
		バスベイ	テラス	ストリート	三角	その他	歩道	路側帯	なし	民間	公用	
か	雄松町3丁目	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	雄松町3丁目	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	貝柄町	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	貝柄町	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	花王橋	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	花王橋	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	嘉家作	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	嘉家作	南	●				●			●	●	設置余地有
	嘉家作	南		●			●			●	●	設置余地有
	河西中学校前	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	河西中学校前	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	加太駅前	北		●			●			●		設置余地有
	加太駅前	南		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	加太仲町	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	加太仲町	南		●			●	●		●	●	用地取得・借用等できれば有
	河北中学校前	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	河北中学校前	南		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	上黒谷	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	上黒谷	東		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	上新田	西	●				●			●		用地取得・借用等できれば有
	上新田	東	●				●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	川永小学校前	西	●	●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	川永小学校前	東	●	●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	川永団地	西	●				●			●		設置余地有
	川永団地	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	川永団地	南		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	川永西口	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	川永西口	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	川永南口	北		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	川永南口	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	観潮遊園	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	観潮遊園	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	梶取	西		●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
	梶取	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	梶取	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	梶取	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	梶取北	北	●				●			●		用地取得・借用等できれば有
	梶取北	南	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	梶取東	北		●			●			●	●	設置余地有
	梶取東	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
き	紀伊上野	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	紀伊上野	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	紀伊駅前	西		●			●			●		設置済
	紀伊駅前	東	●				●			●		設置済
	紀伊小学校前	西		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	紀伊小学校前	東		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	紀伊団地	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	紀伊団地	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	紀伊団地中	東西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	紀伊風土記の丘	東西		●			●			●		設置余地有
	貴志	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	貴志	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	貴志	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	貴志	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	貴志	北		●			●			●		設置余地有
	貴志	南		●			●			●		設置余地有
	貴志中	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	貴志中	東	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北新橋	西	●				●			●		用地取得・借用等できれば有
	北新橋	東		●			●			●	●	設置余地有
	北新橋	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	北新橋	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北島	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北島	東	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北島	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北島	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北島西口	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北島西口	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北出島	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北出島	南	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北中島	北	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北中島	南	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北野	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北野	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	北の新地	西		●			●			●		設置余地有
	北の新地	東		●			●			●		設置余地有
	狐島宮前	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	狐島宮前	南		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	紀の川駅前	北		●			●			●		設置済
	紀の川駅前	南		●			●			●		設置済
	紀の川町	西	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	紀の川町	東	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	木の本	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	木の本	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる

	向き	構造					歩道			周辺		駐輪場設置の可能性
		バスベイ	テラス	ストリート	三角	その他	歩道	路側帯	なし	民間	公用	
木の本口	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
木の本口	東	●								●		用地取得・借用等できれば有
木の本住宅前	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
木の本住宅前	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
木広町	北			●			●				●	用地取得・借用等できれば有
木広町	南			●			●				●	用地取得・借用等できれば有
紀三井寺	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
紀三井寺	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
紀三井寺駅	東西			●			●			●		設置済
紀三井寺住宅前	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
紀三井寺住宅前	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
木本小学校口	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
木本小学校口	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
競技場前	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
競技場前	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
京橋	北	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
京橋	南	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
近畿大学附属和歌山校前	西			●			●			●		設置余地有
近畿大学附属和歌山校前	東			●			●			●		設置余地有
楠見行者前	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
楠見行者前	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
楠見小学校前	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
楠見小学校前	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
楠見中	北	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
楠見中	南	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
久保町4丁目	北			●			●			●		設置余地有
久保町4丁目	南			●			●			●		設置余地有
栗栖	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
栗栖	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
黒田	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
黒田	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
警察学校口	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
警察学校口	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
県庁正門前	西			●			●			●		設置余地有
県庁正門前	東			●			●			●		設置余地有
県庁前	西			●			●			●		設置余地有
県庁前	東			●			●			●		設置余地有
県庁前	北	●					●			●		設置余地有
県庁前	南	●					●			●		設置余地有
県立盲学校前	東西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ゲートゴルフ場前	北		●				●			●		用地取得・借用等できれば有
ゲートゴルフ場前	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
鯉川	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
鯉川	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
公園前	西	●					●			●		設置余地有
公園前	東			●			●			●		設置余地有
公園前	北	●					●			●		設置余地有
公園前西	東	●					●			●		設置余地有
工業技術センター前	西	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
工業技術センター前	東	●					●	●		●		用地取得・借用等できれば有
公民館前	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
公民館前	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
向陽高校前	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
向陽高校前	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
小二里	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
小二里	南			●	●		●			●		用地取得等が困難と考えられる
小浜口	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
小浜口	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
小人町	西			●			●			●		設置余地有
小人町	東			●			●			●		設置余地有
小松原5丁目	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
小松原5丁目	南			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
古屋	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
古屋	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
来田	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
来田	東	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
権現前	北			●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
権現前	南			●			●			●		設置余地有
権現前	南			●			●	●		●		設置余地有
雑賀崎	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
雑賀崎	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
雑賀崎遊園	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
雑賀崎遊園	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
雑賀道	西	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
雑賀道	東	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
栄谷	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
栄谷	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
栄谷西	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
栄谷西	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
坂田	西			●			●			●		設置余地有
坂田	東			●			●	●		●		設置余地有
坂田				●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
魁橋	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
魁橋	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる

	向き	構造					歩道			周辺		駐輪場設置の可能性	
		バスベイ	テラス	ストリート	三角	その他	歩道	路側帯	なし	民間	公用		
さんさんセンター紀の川	東西					●				●	●	●	設置余地有
サンモントロード中													用地取得・借用等できれば有
材木町	北			●			●				●		設置余地有
材木町	南				●		●				●		設置余地有
市駅東	東	●					●				●		設置済
塩屋	北			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
塩屋	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
四ヶ郷	西	●					●				●		用地取得等が困難と考えられる
四ヶ郷	東	●					●				●		用地取得等が困難と考えられる
島崎町7丁目	北	●					●				●		用地取得・借用等できれば有
島崎町7丁目	南			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
島崎町2丁目	西			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
島崎町2丁目	東			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
志摩神社前	西			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
志摩神社前	東			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
島橋北口	西			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
島橋北口	東			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
市民会館前	北			●			●				●		設置余地有
市民会館前	南			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
市民体育館前	西			●			●				●		設置余地有
市民体育館前	東			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
車庫前(和歌山市)	東			●			●	●			●		用地取得・借用等できれば有
車庫前(和歌山市)	北			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
車庫前(和歌山市)	南			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
市役所前	西			●			●				●		設置余地有
市役所前	西			●			●				●		設置余地有
市役所前	東			●			●				●		設置余地有
信愛短期大学													用地取得・借用等できれば有
新手平	北			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
新手平	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
新堀橋	北			●			●				●		設置余地有
新堀橋	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
新道	西			●			●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
新道	東			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
新和歌浦	西	●					●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
新和歌浦	東			●			●				●		設置余地有
新和歌浦	東			●			●	●			●		設置余地有
新和歌遊園	西			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
新和歌遊園	東			●			●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
JR和歌山駅													設置済
JR和歌山駅東口													設置済
地蔵の辻	西	●					●				●		用地取得等が困難と考えられる
地蔵の辻	東	●					●				●		用地取得・借用等できれば有
城ヶ崎	北			●			●	●			●		用地取得・借用等できれば有
城ヶ崎	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
城北橋	北	●					●				●		設置余地有
城北橋	南	●					●				●		設置余地有
次郎丸	北	●					●				●		用地取得・借用等できれば有
次郎丸	南	●					●				●		用地取得等が困難と考えられる
水軒口	北			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
水軒口	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
水道橋	北			●			●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
水道橋	南			●			●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
砂山南	北			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
砂山南	南			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
すみれ団地	北			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
すみれ団地	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
千旦北口	西	●					●				●		用地取得・借用等できれば有
千旦北口	東	●					●	●			●		用地取得・借用等できれば有
善明寺	北	●					●				●		設置余地有
善明寺	南	●					●				●		設置余地有
善明寺北	北			●			●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
善明寺北	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
園部	西			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
園部	東			●			●				●		設置余地有
田井の瀬	西	●					●				●		設置余地有
田井の瀬	東	●					●				●		設置余地有
高川	西			●			●	●			●		用地取得・借用等できれば有
高川	東			●			●	●			●		用地取得・借用等できれば有
鷹匠町5丁目	北			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
鷹匠町5丁目	南			●			●				●		用地取得・借用等できれば有
高松	北			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
高松	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
田の浦	北			●			●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
田の浦	南			●			●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
田の浦口	西			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
田の浦口	東			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
田の浦中道	北			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
田の浦中道	南			●			●				●		用地取得等が困難と考えられる
玉津島神社前	北			●			●				●		設置余地有
玉津島神社前	南			●			●				●		設置余地有
垂井	西	●					●	●			●		用地取得・借用等できれば有
垂井	東			●			●	●			●		用地取得等が困難と考えられる
大学口	西			●			●				●		設置余地有

	向き	構造					歩道			周辺		駐輪場設置の可能性
		バスベイ	テラス	ストリート	三角	その他	歩道	路側帯	なし	民間	公用	
	大学口	東		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	大学口	北		●			●			●		設置余地有
	大学口	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	大学門前	西		●				●		●	●	用地取得等が困難と考えられる
	大学門前	東		●			●			●	●	用地取得等が困難と考えられる
	大道町	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	大道町	東		●			●			●	●	用地取得等が困難と考えられる
	大門川橋	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	大門川橋	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	団地西口	西		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	団地西口	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ち	築港1丁目	西		●			●			●	●	設置余地有
	築港1丁目	東		●			●			●	●	設置余地有
	築港5丁目	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	築港5丁目	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	築港3丁目	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	築港3丁目	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	千鳥磯	西		●			●			●	●	設置余地有
	千鳥磯	東		●			●			●	●	用地取得等が困難と考えられる
つ	築地橋	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	築地橋	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	築地橋	北		●			●			●		設置余地有
	築地橋	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	土橋	西		●						●	●	用地取得等が困難と考えられる
	土橋	東		●						●	●	用地取得等が困難と考えられる
	つつじが丘1丁目	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	つつじが丘1丁目	南		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	つつじが丘3丁目	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	つつじが丘3丁目	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	つつじが丘6丁目	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	つつじが丘6丁目	南		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	津屋	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	津屋	東	●				●			●		用地取得等が困難と考えられる
	津屋	北		●			●			●		設置余地有
	津屋	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
て	手平1丁目	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	手平1丁目	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	手平出島	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	手平出島	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	寺内	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	寺内	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
と	東洋台	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	東洋台	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	土佐町3丁目	西		●			●			●		設置余地有
	土佐町3丁目	東		●			●			●		設置余地有
	泊浜	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	泊浜	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	友田町5丁目	北		●			●			●		設置余地有
	友田町5丁目	南		●			●			●		設置余地有
	鳥井	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	鳥井	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	土入橋	北		●			●			●	●	設置余地有
	土入橋	南		●			●			●		設置余地有
	土入橋東	西		●				●		●		設置余地有
	土入橋東	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
な	中筋日延	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	中筋日延	東		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	中通り	北		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	中通り	南		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	中松江	西		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	中松江	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	長路	北		●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	長路	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	長路	南		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	名草小学校前	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	名草小学校前	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	鳴神住宅前	西		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	鳴神住宅前	東		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	鳴神住宅前	南		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	鳴神団地	西		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	鳴神団地	東		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	鳴神団地	北		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	鳴神団地	南	●							●		用地取得・借用等できれば有
	南海和歌山市駅											設置済
	浪早崎	北		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	浪早崎	南		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
に	西岩橋	北		●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
	西岩橋	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	西小二里2丁目	北		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	西小二里2丁目	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
	西五番丁(ふじと台)	西		●			●			●		用地取得・借用等できれば有
	西五番丁(ふじと台)	東		●					●	●		用地取得・借用等できれば有
	西三番丁(ふじと台)	北		●			●			●		設置余地有
	西三番丁(ふじと台)	南		●			●			●		用地取得等が困難と考えられる

	向き	構造					歩道			周辺		駐輪場設置の可能性
		バスベイ	テラス	ストリート	三角	その他	歩道	路側帯	なし	民間	公用	
西高松	北	●					●			●		設置余地有
西高松	南	●					●			●		設置余地有
西長町	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
西長町	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
西二番丁(ふじと台)	北	●					●			●		設置余地有
西二番丁(ふじと台)	南			●			●			●		設置余地有
西の庄	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
西の庄	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
西の庄公園口	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
西の庄公園口	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
西の庄住宅前	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
西の庄住宅前	東			●			●	●		●		設置余地有
西の庄東口	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
西の庄東口	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
西浜	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
西浜	南			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
西浜口	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
西浜口	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
西村山口	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
西村山口	東			●			●	●		●		用地取得・借用等できれば有
西四番丁(ふじと台)	北			●			●			●		設置余地有
西四番丁(ふじと台)	南			●			●			●		設置余地有
西脇中学校前	北			●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
西脇中学校前	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
日前宮前	西			●			●			●		設置余地有
日前宮前	東			●			●	●		●		設置余地有
日赤医療センター前	西			●			●			●		設置余地有
日赤医療センター前	北			●			●			●		設置余地有
日赤医療センター前	南			●			●			●		設置余地有
ぬ 布引	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
ぬ 布引	南	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
ぬ 布引南	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ぬ 布引南	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ぬ 布引南	北	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
ぬ 布引南	南	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
の ノーリツ鋼機前	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
の ノーリツ鋼機前	南			●			●	●		●		用地取得・借用等できれば有
野崎小学校東	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
野崎小学校東	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
延時	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
延時	北	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
延時	南	●					●			●		設置余地有
は 八軒家	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
は 八軒家	東	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
花山	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
花山	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
浜代	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
浜代	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
浜の宮	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
浜の宮	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
浜の宮海水浴場前	北	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
浜の宮海水浴場前	南	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
阪和駅前	西	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
阪和駅前	東	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
パルテノン公園中												設置余地有
パルテノン公園西口												用地取得等が困難と考えられる
ひ 東一番丁(ふじと台)	西			●			●			●		設置余地有
ひ 東一番丁(ふじと台)	東			●			●		●	●		用地取得等が困難と考えられる
東高校前	北			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
東高校前	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
東3番丁南												用地取得等が困難と考えられる
東中学校前	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
東中学校前	南			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
東仲間町	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
東仲間町	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
東長町	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
東長町	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
東二番丁北(ふじと台)	北			●			●			●		設置余地有
東2番丁南												用地取得等が困難と考えられる
東福島	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
東福島	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
東松江	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
東松江	東			●			●			●	●	用地取得・借用等できれば有
東松江駅	西			●			●			●		設置余地有
東松江駅	東			●			●			●		設置済
日野口	西			●			●			●	●	設置余地有
日野口	東	●					●			●		設置余地有
平井	西			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
平井	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
弘西	西			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
弘西	東			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる
ふ 吹屋町4丁目	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
吹屋町4丁目	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
藤戸	北			●			●	●		●		用地取得等が困難と考えられる

	向き	構造					歩道			周辺		駐輪場設置の可能性
		バスベイ	テラス	ストリート	三角	その他	歩道	路側帯	なし	民間	公用	
藤戸	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ふじと台小学校東口												用地取得等が困難と考えられる
ふじと台小学校前												用地取得等が困難と考えられる
府中	西			●				●		●		用地取得・借用等できれば有
府中	東			●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
舟津町	西			●				●		●		用地取得・借用等できれば有
舟津町	東			●				●		●		用地取得・借用等できれば有
舟津町	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
舟津町	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ふれあいの郷	西										●	設置余地有
ふれあいの郷	東										●	設置余地有
不老橋	西	●					●			●	●	設置余地有
不老橋	東			●				●		●	●	設置余地有
ブラクリ丁	北	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
ブラクリ丁	南	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
ブラクリ丁3丁目	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ブラクリ丁3丁目	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ほ 蓬萊岩	西			●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
蓬萊岩	東			●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
布施屋	西	●					●				●	用地取得・借用等できれば有
布施屋	東	●						●			●	用地取得・借用等できれば有
堀詰橋	北			●			●			●		設置余地有
堀詰橋	南			●			●			●		設置余地有
堀止	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
堀止	南			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
本町3丁目	北	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
本町3丁目	南	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
本町2丁目	北	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
本町2丁目	南	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
本町4丁目	北			●				●		●		用地取得等が困難と考えられる
本町4丁目	西			●			●			●		設置余地有
本町4丁目	東			●			●			●		設置余地有
ま 真砂町	北			●			●			●		設置余地有
真砂町	南			●			●			●		設置余地有
松島	西	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
松島	東	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
み マリーナシティ												用地取得・借用等できれば有
三葛	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
三葛	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
三木町	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
三木町	南			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
三木町新通	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
三木町新通	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
美園町	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
美園町	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
満屋	西	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
満屋	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
湊	西			●			●			●		設置余地有
湊	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
湊御殿3丁目	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
湊御殿3丁目	東			●			●			●		設置余地有
南宇須	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
南宇須	南			●			●			●		設置余地有
南太田	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
南太田	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
南小雑賀	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
南小雑賀	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
南中島	北	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
南中島	南	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
深山	南			●			●			●	●	設置余地有
宮前口	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
宮前口	南	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
深山口	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
深山口	南			●			●			●		設置余地有
む 向団地	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
向団地	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
六十谷	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
六十谷	東			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
も 木工センター前	西	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
木工センター前	東	●					●			●		用地取得等が困難と考えられる
本脇	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
本脇	東			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
や 屋形町	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
屋形町	南			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
屋形町	西	●					●			●		用地取得・借用等できれば有
屋形町5丁目	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
屋形町5丁目	南			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
よ 養翠園前	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
養翠園前	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
吉田	北			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
吉田	南			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる
ヨット倶楽部前	北			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
ヨット倶楽部前	南			●			●			●		用地取得・借用等できれば有
ろ ロイヤルパインズホテル前	西			●			●			●		用地取得等が困難と考えられる

	向き	構造					歩道			周辺		駐輪場設置の可能性	
		バスベイ	テラス	ストリート	三角	その他	歩道	路側帯	なし	民間	公用		
わ	ロイヤルパインズホテル前	東			●			●			●	用地取得等が困難と考えられる	
	労災病院前	西			●			●			●	用地取得・借用等できれば有	
	労災病院前	東			●						●	用地取得等が困難と考えられる	
	労災病院南口	西			●				●		●	用地取得・借用等できれば有	
	労災病院南口	東			●				●		●	用地取得等が困難と考えられる	
	和歌浦	北			●				●			●	設置余地有
	和歌浦	南	●									●	設置余地有
	わかから園前	西			●						●	●	用地取得等が困難と考えられる
	わかから園前	東			●				●		●	●	用地取得等が困難と考えられる
	和歌浦口	西	●						●			●	設置余地有
	和歌浦口	東			●				●			●	設置余地有
	和歌浦口	北			●				●			●	用地取得等が困難と考えられる
	和歌浦口	南	●						●			●	用地取得等が困難と考えられる
	和歌浦中央病院前	北			●				●			●	用地取得等が困難と考えられる
	和歌浦中央病院前	南			●				●			●	用地取得・借用等できれば有
	和歌浦東	北			●				●			●	用地取得等が困難と考えられる
	和歌浦東	南			●				●			●	用地取得等が困難と考えられる
	和歌公園												設置余地有
	和歌山港駅	東西	●				●	●			●	●	設置余地有
	和歌山港駅												設置余地有
	和歌山工業高校前	西			●					●		●	用地取得等が困難と考えられる
	和歌山工業高校前	東			●					●		●	用地取得等が困難と考えられる
	和歌山大学	東西	●				●	●			●	●	用地取得・借用等できれば有
	和歌山大学												用地取得・借用等できれば有
	和歌山大学前駅西口												設置済
	和歌山大学前駅東口												設置済
	和田川橋	北			●				●			●	用地取得・借用等できれば有
和田川橋	南			●				●			●	用地取得等が困難と考えられる	

注 この表には地域バスのバス停は示していない。

平成 27 年度
地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書

発行年月 平成 28 年 3 月
発行 和歌山市総務局企画部交通政策課
編集 和歌山大学経済学部辻本研究室